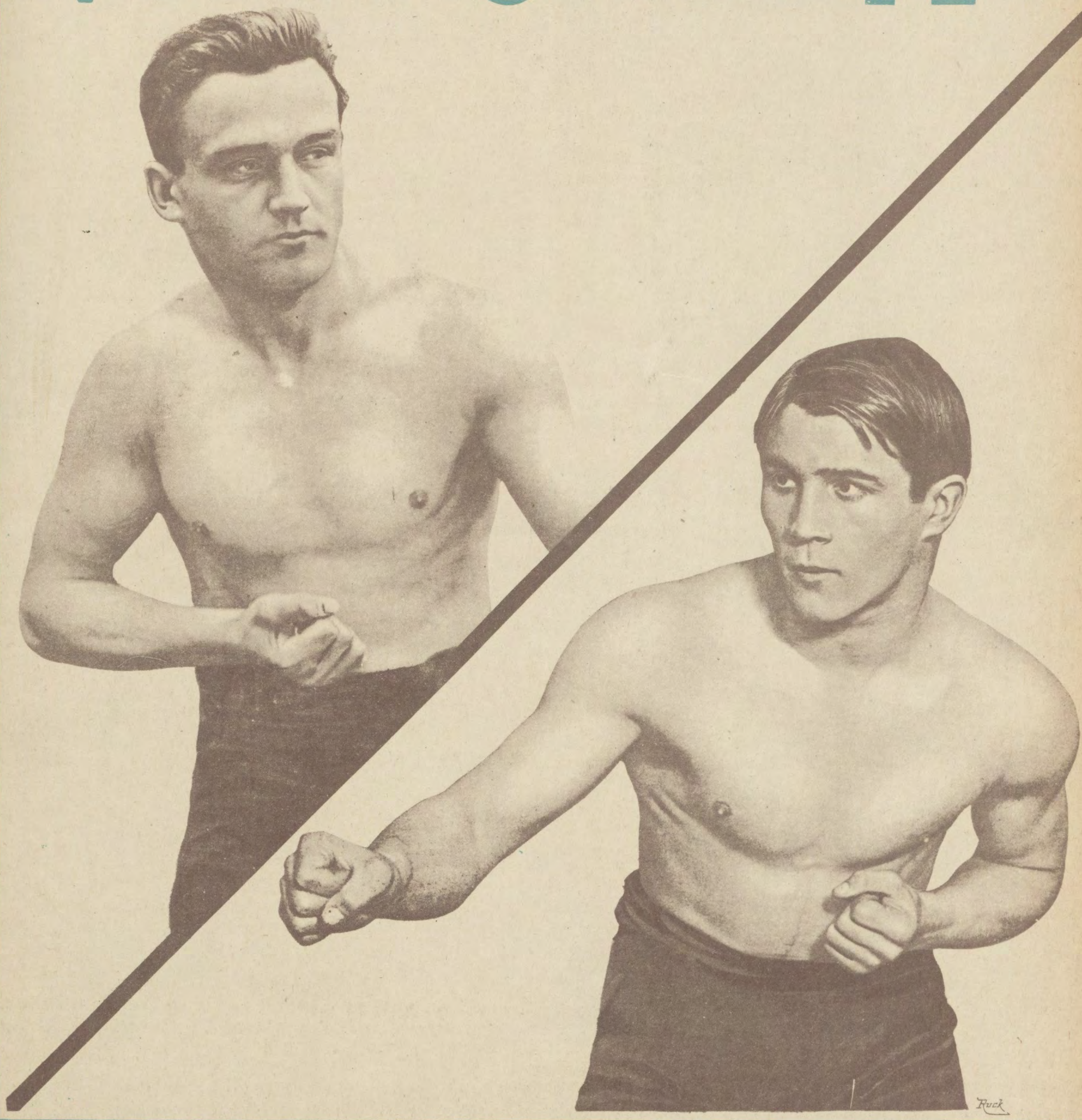
16e Année. — N° 790 Le numéro : 50 centimes
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70 8 Novembre 1913. — Tous les Samedis

VIE AU GRAND AIR



JEFF SMITH ET BERNARD

L'Américain Jeff Smith et le Français Bernard, qui se rencontreront samedi prochain dans un match en vingt reprises.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Dimanche 9 Novembre

·EXCELSIOR·

GRAND QUOTIDIEN ILLUSTRÉ

Réserve à ses Lecteurs

3 SURPRISES

1° L'AUTOBUS ÉVANOUI

Récit d'aventures le plus passionnant, le plus fantastique, pouvant se dérouler à Paris au XXe siècle.

Par **Léon GROC**

Une prime gratuite à tous ses Lecteurs

Un Concours intéressant

avec de nombreux prix espèces.

En LISANT ·EXCELSIOR·

DANS

l'Autobus

(et même ailleurs, car ses inspecteurs seront partout)

le Dimanche 9 Novembre

Vous courez la chance de recevoir l'un des

CINQ MILLE CADEAUX

DE

l'Autobus

qui seront distribués non seulement dans les Autobus, mais encore dans les Tramways, le Métro et sur la voie publique.

QUATORZE ANS DE SPORT

COLLECTION DES QUATORZE PREMIÈRES ANNÉES DE

" LA VIE AU GRAND AIR "

Par le texte et par l'image, les numéros de *La Vie au Grand Air* forment la véritable

Histoire sportive des 14 dernières années

La Vie au Grand Air a vu naître l'Automobile, les Ballons dirigeables, les Sous-Marins, les Aéroplanes.

Elle a connu et décrit tous les progrès, toutes les transformations du Cyclisme et de l'Athlétisme.

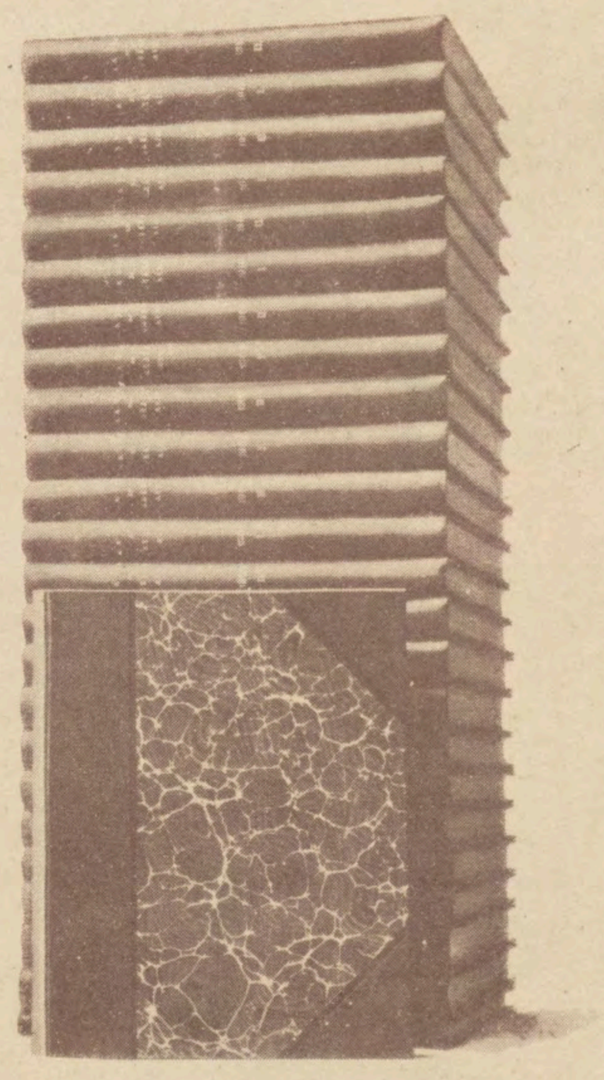
Elle a rendu compte par l'image de toutes les manifestations cyclistes, s'est consacrée, d'une façon très sérieuse, à l'étude du sport hippique.

C'est le seul journal illustré dans lequel on puisse retrouver les grandes rencontres qui comptent au Calendrier Athlétique.

Ses hors-texte en couleurs constituent une véritable galerie artistique, ses articles, ses illustrations sont la véritable

ENCYCLOPÉDIE DE TOUS LES SPORTS

10 fr. = *par mois*



10 fr. = *par mois*

LA COLLECTION FORME 25 BEAUX VOLUMES

contenant 12.000 pages, 10.500 articles et plus de 3.500 illustrations

La collection, brochée, **300** francs ; reliée, **350** francs,

payables 10 francs par mois, au comptant 10 0/0 d'escompte

4 primes gratuites d'une valeur de 100 francs seront délivrées à tout souscripteur.

Adresser les souscriptions à la Librairie PIERRE LAFITTE et Cie, 90, av. des Champs-Elysées, P[illegible]

Tout le sport, tous les sports, tous les champions, tous les records, toutes les épreuv[illegible]

16e Année. — N° 790.

Le Numéro : 50 Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 : AUTRES PAYS : 0 FR. 70

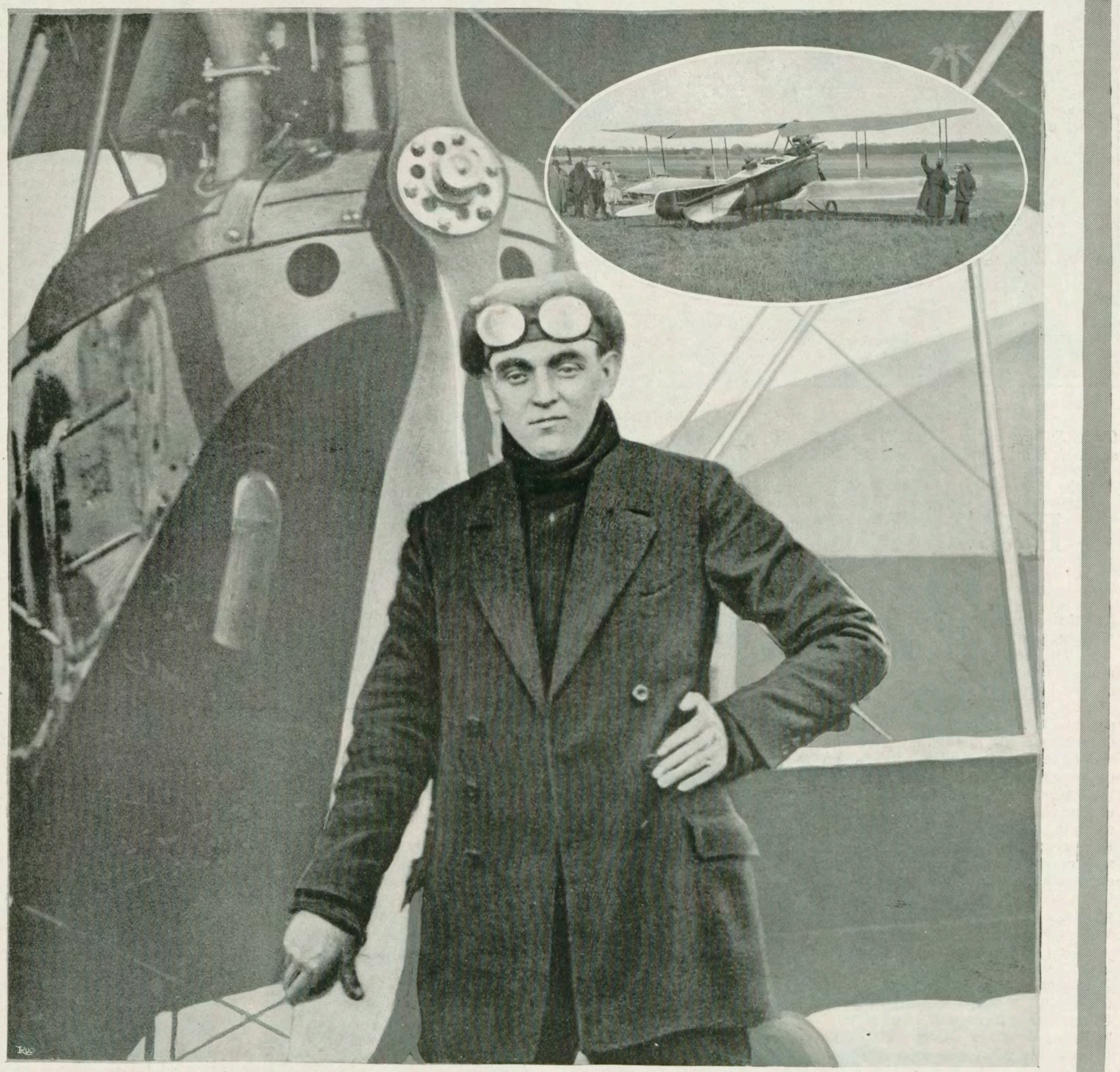
8 Novembre 1913. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 28 francs.
Étranger. .. .. 32 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

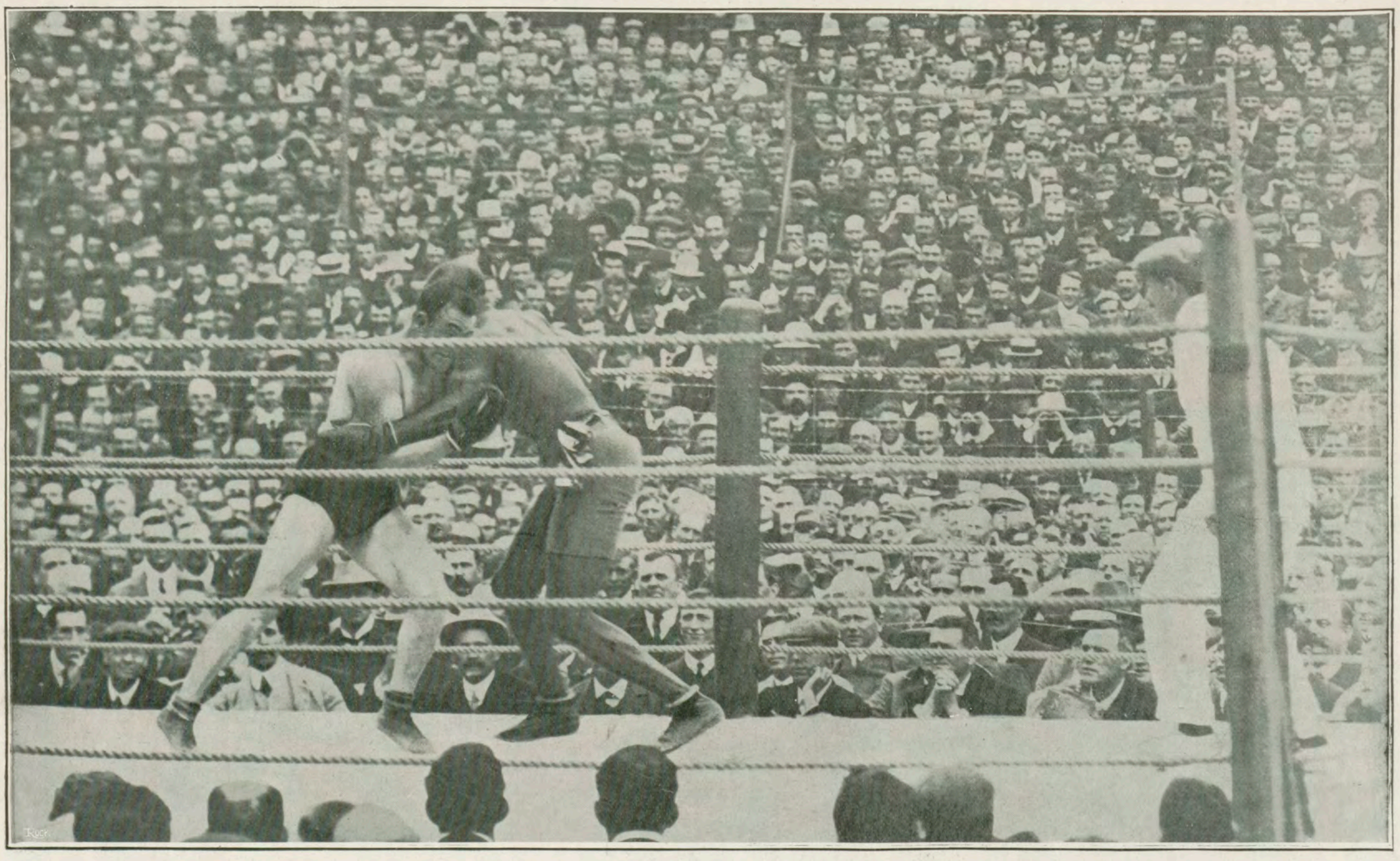
PIERRE LAFITTE & Cie, EDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits reserves pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.



L'AVIATEUR ALSACIEN STŒFFLER

L'aviateur alsacien Stœffler, frère de celui qui, il y a quelques jours, réussit à voler 2.050 kilomètres en 24 heures, ne se reposant que deux heures en tout, vient de prouver qu'il était, lui aussi, un pilote de valeur. Avec un passager, il se rendit de Berlin à Paris en aéroplane. Il désirait prendre le départ dans la capitale pour un long vol en ligne droite: il partit de Villacoublay à 3 heures du matin, mais se perdit dans l'obscurité et le brouillard, et finalement tomba dans le parc de Versailles, à 4 h. 40, en croyant atterrir sur une place. (En médaillon: l'appareil de Stœffler.)



JACK JOHNSON DEVIENT CHAMPION DU MONDE

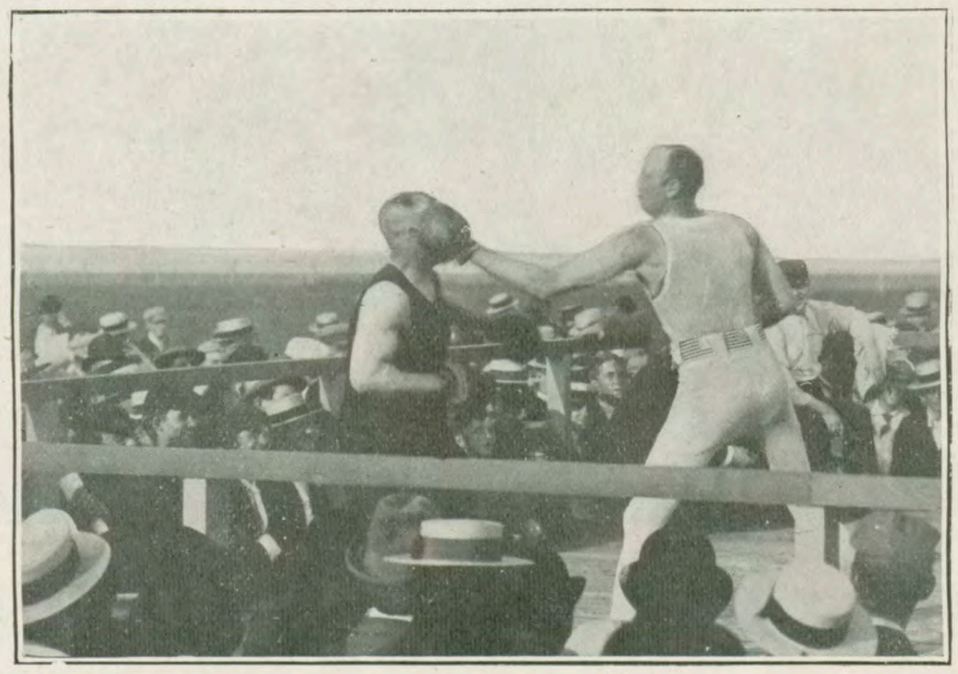
C'est à Sydney que se déroula le match qui mit aux prises pour la première fois un véritable champion nègre et un blanc, pour le titre de champion du monde des poids lourds. Jack Johnson parvint à triompher de Tommy Burns au 14e round, la police arrêtant le match. Jack Johnson n'a pas été battu depuis, mais il met si rarement son titre en jeu que les Américains lui dénient le droit de porter ce titre.

LES POINGS QUI MARQUENT

PAR JACQUES MORTANE

Il est des boxeurs qui possèdent ce qu'on appelle le punch, c'est-à-dire un poing d'une puissance telle que ceux qui le reçoivent ont de nombreuses chances d'être mis hors de combat. D'autres, très scientifiques, très plaisants, voire même séduisants comme style, ne peuvent arriver à mettre knock-out leurs adversaires et pourtant sont infiniment supérieurs à ceux qui se débarrassent de leurs rivaux d'une façon nette et rapide. Que de discussions sur ces deux sortes de pugilistes ! Les premiers ont des records merveilleux, ils triomphent toujours en quelques rounds simplement, puis soudain, du jour où ils rencontrent un homme qui leur tient tête, ils ne sont plus eux-mêmes et leur belle carrière est terminée. Les seconds, au contraire, ne cherchent qu'à accumuler des points, frappent sans cesse, harcèlent leur antagoniste et parviennent à s'attribuer des victoires écrasantes, mais seulement aux points. Et le public en conclut souvent que ceux-ci sont inférieurs à ceux-là ! C'est un tort, car de nombreux exemples prouvent que le fin boxeur est moins celui qui knock-oute en quelques minutes que celui qui triomphe régulièrement, en atteignant la limite fixée. Le knock-outeur qui trouve une résistance opiniâtre se sent dépaysé, se désunit et se laisse battre. En effet, il cherche toujours le coup dur. S'il le place, tant mieux, mais s'il n'y peut arriver, il n'a pas l'habileté nécessaire pour changer sa méthode avec espoir de succès.

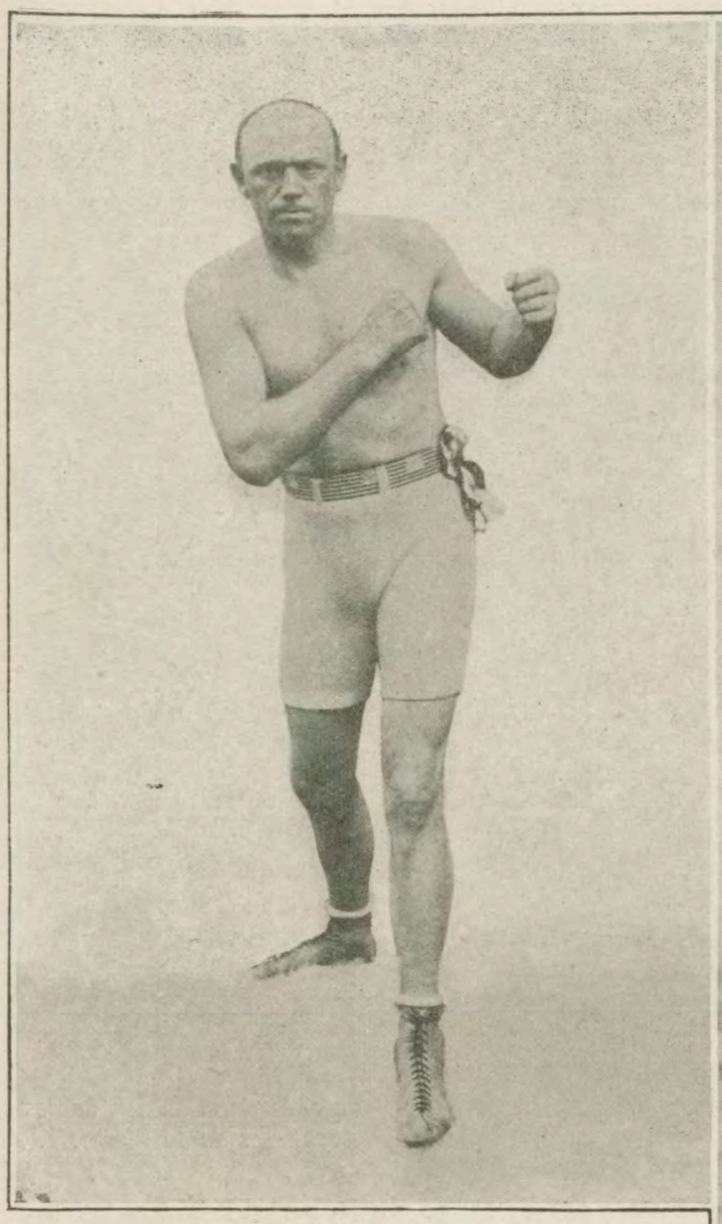
Cette différence, nous la trouvons assez nettement indiquée par le jeu de nos deux remarquables Français, Georges Carpentier et Charles Ledoux. Georges Carpentier sait knock-outer ceux qui lui sont opposés, mais ce n'est pas son seul objectif. Le knock-out, pour lui, est moins une nécessité qu'un événement fortuit dont il profite, tandis que Ledoux s'élance, semble désordonné, alors qu'il possède une réelle science de la brutalité, touche à la face, au corps, cherchant toujours le point sensible. S'il ne parvient pas à triompher de façon définitive, il court la chance d'être déclaré vaincu et pourtant, par un homme qui lui est la plupart du temps inférieur. Ledoux est le cyclone déchaîné, Carpentier l'artiste qui travaille méthodiquement et « fignole » son œuvre : il s'attaque d'abord à un œil, le meurtrit, le ferme, puis c'est le tour de la bouche qu'il ensanglante, le nez est ensuite sa cible. Quand il a abîmé la moitié du visage, il passe à l'autre et ses coups arrivent précis, rapides, terribles.



DEUX ANCIENS CHAMPIONS FAMEUX

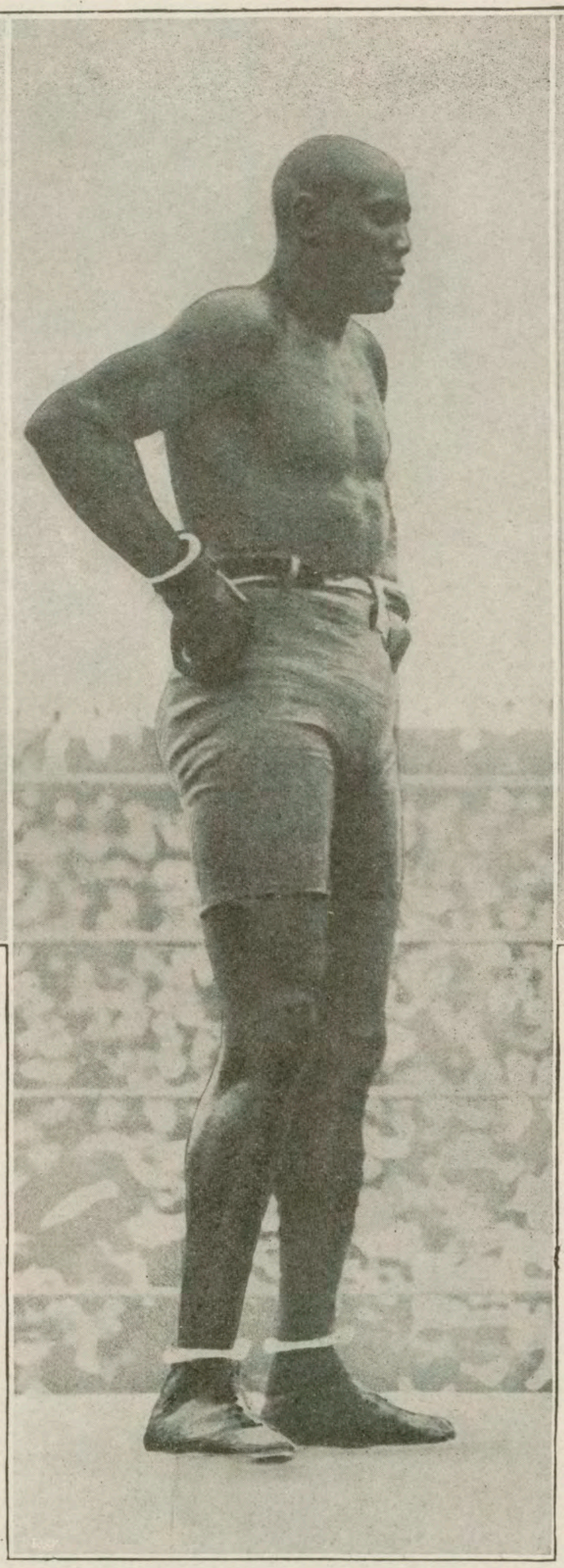
Robert Fitzsimmons, ancien champion du monde des poids lourds, fournit une exhibition, à un assaut de charité, contre Jim Sullivan qui avait détenu le titre avant lui.

Un autre exemple nous est fourni par le très beau combat qui mit aux prises à la salle Wagram, l'autre jour, l'Américain Young Ahearn et le Suisse Badoud, « le terrible » comme l'affirmaient les affiches. Badoud frappe avec violence, avec puissance et décime ce qu'il trouve sur son passage au moyen de larges swings, souvent « télégraphiés », selon l'expression populaire indiquant les coups venant de trop loin. L'Américain, au contraire, emploie de petits jabs et des crochets. Il vise toujours l'endroit endolori. Il met en difficulté, mais ne doit pas souvent knock-outer. Résultat ? Alors qu'au dix-huitième round, Ahearn menait de loin et semblait gagner facilement, Badoud, dans un



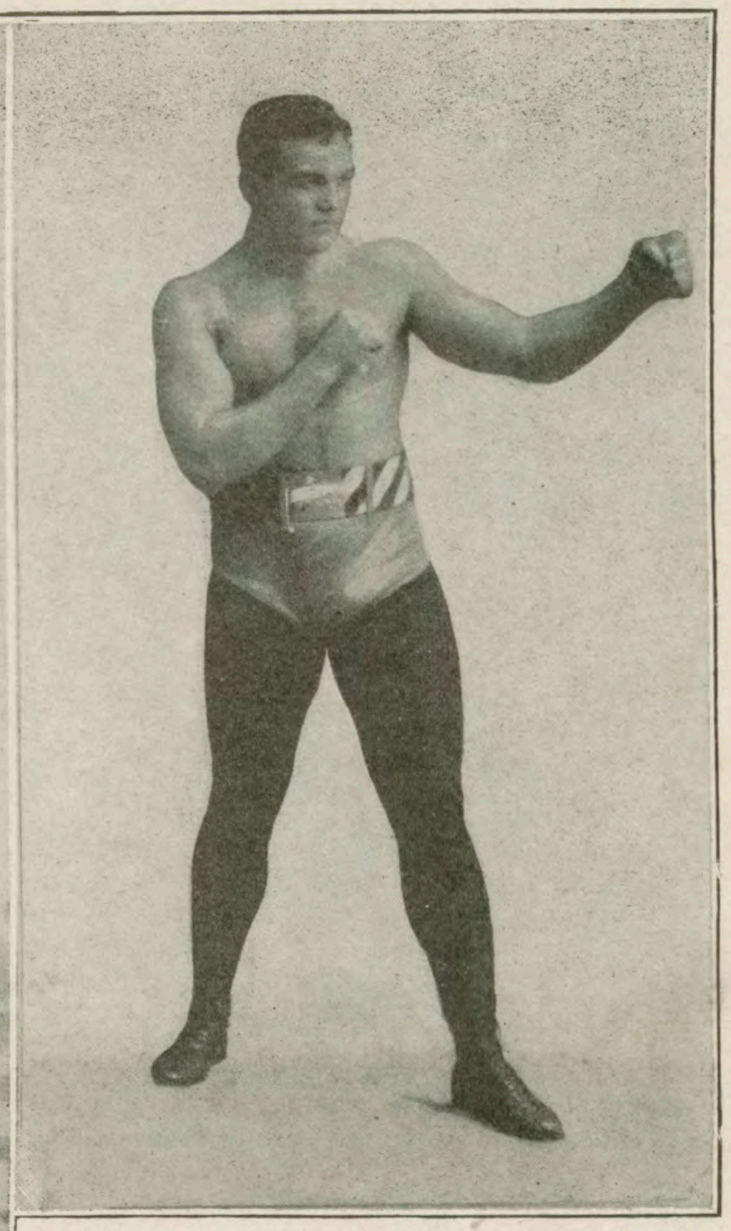
ROBERT FITZSIMMONS

Robert Fitzsimmons fut l'un des plus fins stylistes de la boxe aux temps héroïques.



JACK JOHNSON

Lorsqu'il était boxeur et pas encore danseur de tango, Jack Johnson était redoutable par son adresse et sa force.



JIM JEFFRIES

Jim Jeffries était plus aidé par sa puissance et sa résistance que par sa science.

sursaut d'énergie admirable, rentrait à l'estomac et parvenait à arracher ainsi la victoire sur le poteau, peut-on dire.

Peut-on tirer après cela la moindre conclusion sur la question des knock-outeurs et des scientifiques ? Les knock-outeurs ne peuvent-ils pas être en même temps des scientifiques ? Evidemment si ! Par conséquent, cette discussion ne peut nous fournir aucune conclusion définitive. Nous n'en cherchions d'ailleurs aucune, car il n'est rien de tel que d'établir des règles pour enregistrer le lendemain un résultat venant vous prouver que vous aviez tort. A quoi bon aller au devant du ridicule, quand, malgré soi, on s'en couvre si souvent, sans le chercher ?

LES COUPS FAVORIS DES CHAMPIONS

Nous ferons mieux d'étudier les coups favoris qu'employaient les champions de jadis. D'abord, ceux-ci étaient-ils supérieurs aux pugilistes d'aujourd'hui ? Question extrêmement intéressante, qui semble facilement se résoudre en faveur des premiers. Mais c'est là un sujet trop délicat que nous aborderons une autre fois et qui peut-être ne sera pas du goût des boxeurs actuels, se considérant bien entendu comme supérieurs aux Fitzsimmons, aux Jim Corbett, aux Joë Gans et autres Frank Erne.

Quand Jack Johnson knock-outa le regretté Stanley Ketchell à Colma, il était alors au summum de sa condition et le cow-boy était également dans une forme parfaite. Le nègre employa son coup favori, un hook du droit à la mâchoire, lancé au moment où son adversaire s'élançait sur lui. Bien solidement établi sur ses pieds, il laissa venir Ketchell et le cueillit au passage comme il avait fait avec Tommy Burns.

Il est à remarquer que les vrais champions ont toujours employé des coups qu'ils préféraient à d'autres. Ils les avaient particulièrement travaillés et s'en servaient dans les grandes circonstances ou dans les moments critiques.

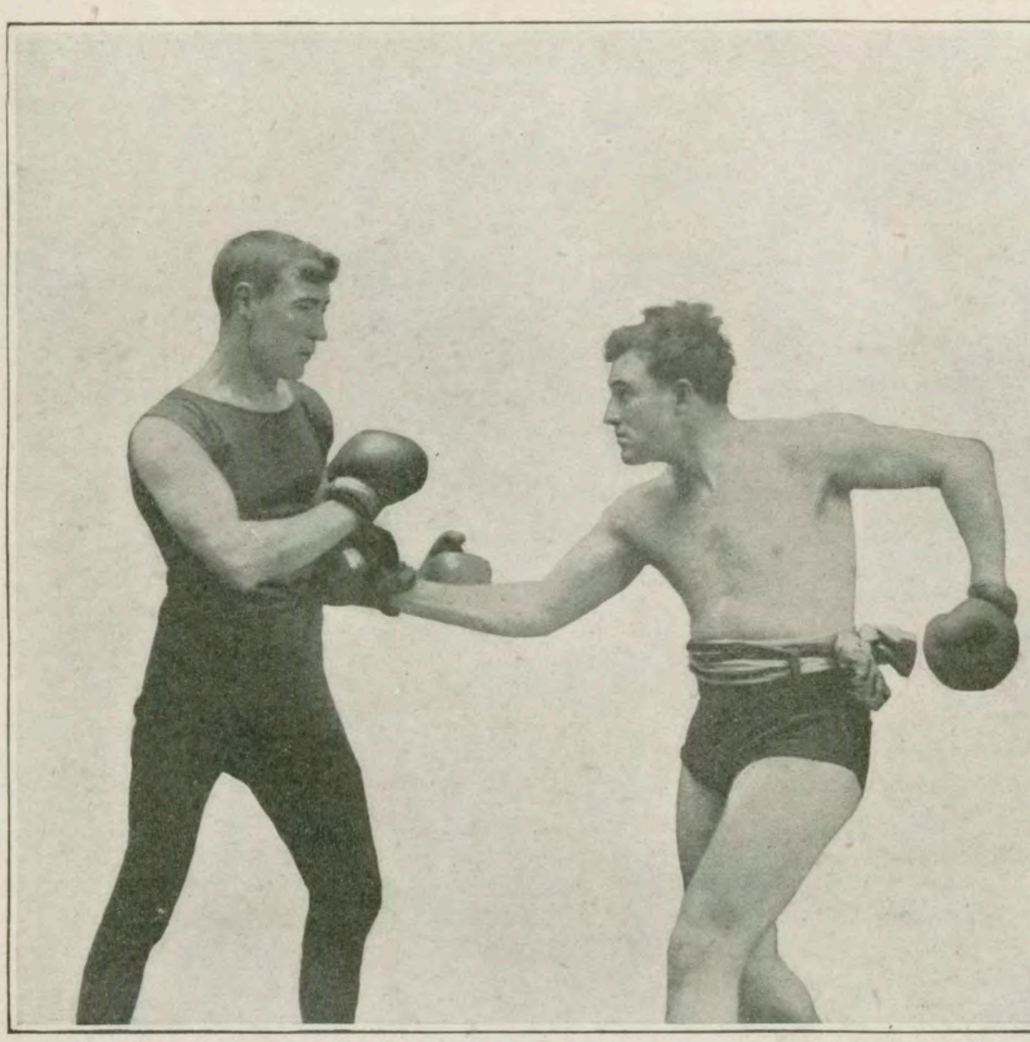
Tom Hyer s'attribua le championnat d'Amérique, il y a plus de 60 ans, avec un direct qu'il lançait de toute la force de ses épaules. Il se précipitait comme un bélier et c'est ainsi qu'il projeta à terre le fameux Sullivan, considéré cependant comme l'un des plus fins combattants de cette époque.

Le vieux John L. Sullivan savait porter avec une merveilleuse habileté un swing du droit à la pointe du menton. Il partait du gauche, faisant une feinte pour rompre la garde de son adversaire, et suivait aussitôt avec son terrible droit. Il n'y avait pas énormément de science dans cette tactique, mais une violence qui anéantissait les espérances de tous ceux que rencontrait le champion. Un homme fut assez adroit pour éviter ce coup quand il rencontra Sullivan, ce fut Charley Mitchell qui, pendant trente-neuf reprises, l'esquiva en plongeant avec adresse, chaque fois que « le marteau de forgeron » était dirigé vers sa mâchoire. Dominick Mac Caffrey pendant six rounds et Jake Kilrain pendant 75 déjouèrent également les attaques de Sullivan qui, lorsqu'il était annihilé de ce côté, ne savait plus comment venir à bout de son adversaire.

Le jour où il fut opposé à Jim Corbett à la Nouvelle-Orléans, le gentleman-boxeur, grâce à sa science et à son agilité, fit tomber sans cesse dans le vide le coup de Sullivan. Il faut avouer d'ailleurs que, à cette époque, Sullivan n'était plus lui-même. Il avait conservé seulement son swing à la mâchoire que Corbett sut esquiver. Le meilleur coup de celui-ci était un gauche à la figure, violent, cinglant, extrêmement rapide, mais pas assez puissant pour faire beaucoup de dégât. Corbett vint à bout de Sullivan par des petits jabs répétés du gauche. De même, dans ses combats avec Tom Sharkey, Jim Jeffries et Fitzsimmons, Corbett chercha surtout à totaliser des points par des gauches secs et répétés, mais ne mit pas à un seul instant ses rivaux en difficulté. C'était un merveilleux boxeur, non un combattant.

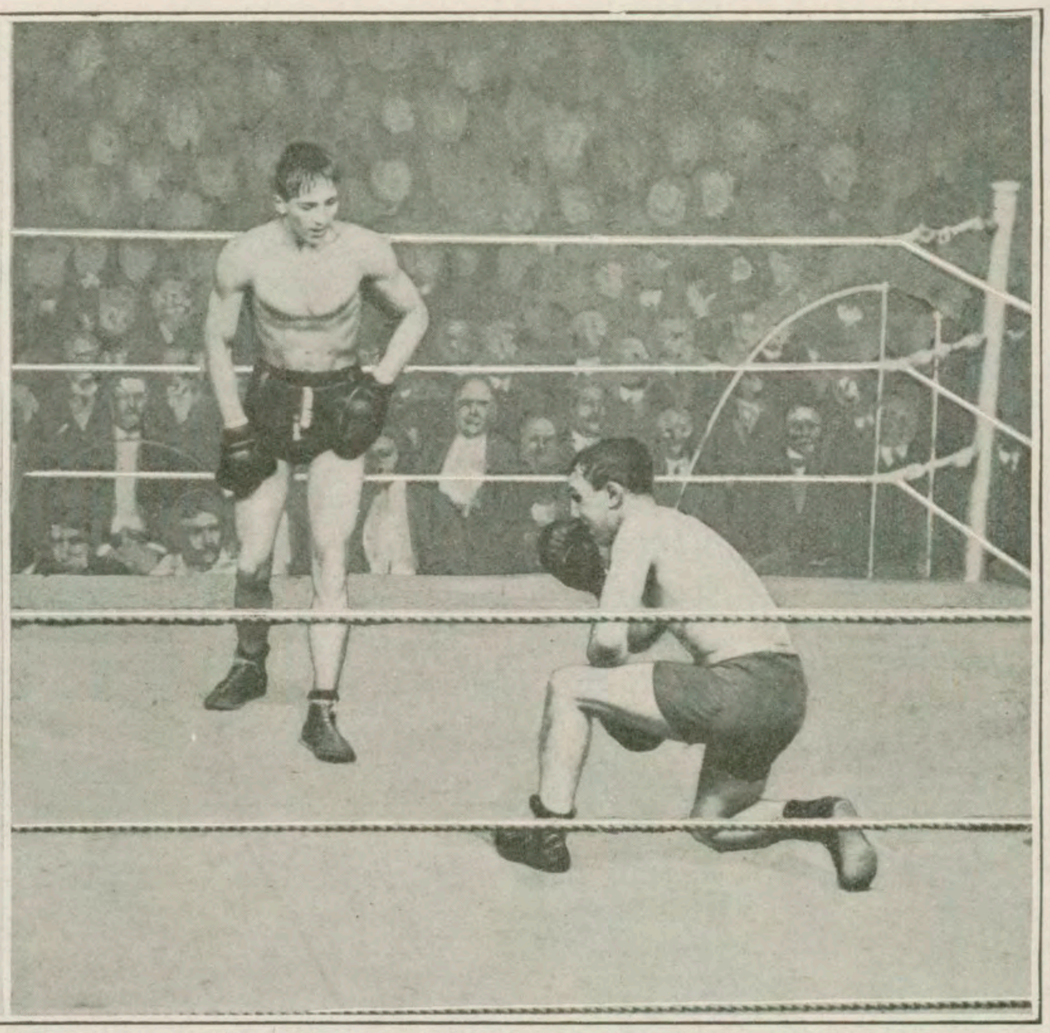
Le coup favori de Jack Dempsey était un gauche, avec lequel il punissait tous ceux qui lui étaient opposés. Son droit cherchait d'ailleurs également à faire des ravages. Mais c'est surtout son gauche qui mettait fin à ses combats.

L'ancien champion du monde des poids légers, le regretté Joë Gans, possédait un terrible hook du droit qui le rendit fameux, mais il était un virtuose des deux mains. Avant son match avec Frank Erne à Fort Erié, Gans était très inquiet et restait souvent éveillé toute une partie de la nuit pour se demander par quelles attaques il aurait raison de son scientifique adversaire : Erne avait l'habitude de reculer de quelques centimètres seulement comme feinte et sautait aussitôt en avant pour placer un jab foudroyant. Quand le combat se disputa, Erne employa



TOMMY BURNS S'ENTRAINANT

Tommy Burns était avant tout un scientifique ; mais vraiment, il était trop petit et pas assez pesant pour s'imposer comme champion des poids lourds.



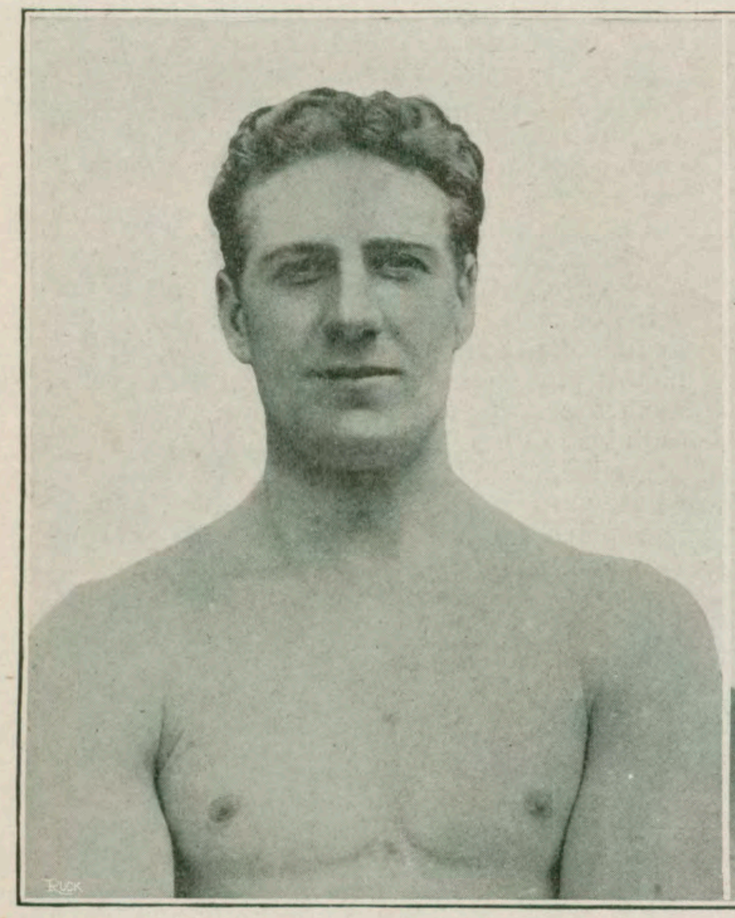
CARPENTIER BAT YOUNG JOSEPHS

C'est en triomphant de Young Josephs, pour le titre de champion d'Europe des poids mi-moyens, que Carpentier connut les premières joies de la gloire.

exactement la tactique que Gans espérait. Tous deux commencèrent par feinter ; Erne recula un peu et s'arrêta pendant une fraction de seconde. Gans en profita alors pour rentrer aussitôt d'un hook du droit qu'il lança vigoureusement à la mâchoire, juste au moment où Frank Erne avançait la tête pour attaquer. Ce jour-là, Gans mit à son compte l'un des plus scientifiques knock-out qui aient été enregistrés et cette circonstance montra que la boxe est vraiment un art. Le fameux noir était d'ailleurs l'un des plus rapides penseurs du pugilisme : au même instant, il concevait son attaque et la portait. Lorsque Dal Hawkins le matcha et l'envoya à terre d'un coup terrible du gauche, il sembla que Gans était hors de combat. C'était mal le connaître : il se releva très faible, très ébranlé à la sixième seconde et immédiatement rentra d'un hook du droit à la mâchoire, projetant Hawkins sur le sol. Dans le second round, un nouveau hook du droit et Gans gagnait par knock-out. Presque toutes les victoires de Robert Fitzsimmons furent remportées par un crochet — le bras à demi fermé — à la mâchoire ou l'estomac dans le corps à corps ou à la sortie des clinches. Il battit Hall, Maher, Creedon, Sharkey et bien d'autres de cette manière, avant de rencontrer Corbett à Carson-City pour le titre de champion du monde. Il fit une étude approfondie de la méthode de Corbett et se rendit compte que le point faible de ce scientifique était l'estomac. C'est à cette occasion que Fitzsimmons employa pour la première fois son fameux shift punch au solar plexus. Il trouva l'ouverture possible au quatorzième round et termina ainsi le match qui, jusqu'à ce moment, avait été de loin à l'avantage de Corbett. Le nouveau champion n'avait eu qu'un objectif, l'estomac de son adversaire.

Nous continuerons, dans un autre article, notre étude sur les attaques les plus redoutables des grands champions de boxe.

JACQUES MORTANE.



BOMBARDIER WELLS

Bombardier Wells est certes un boxeur adroit et habile, mais il est gêné par une complexion trop peu puissante pour sa taille.

CHARLES LEDOUX

Le jeune champion d'Europe des poids bantams, Charles Ledoux, l'un de nos plus redoutables cogneurs ; possède en même temps beaucoup de science.

GEORGES CARPENTIER

Georges Carpentier, notre meilleur pugiliste, fait aimer la boxe à tous ceux qui le voient combattre, tant il est scientifique et fin.

L'ÉQUIPE DU CLUB FRANÇAIS, CHAMPION DE FRANCE DE 1896.

Assis, 1er rang : Lainé, Bruno, Peltier, Garnier, Fraysse. — 2e rang : Bernat, Bloch, Strittmacker. — 3e rang: Daumy, Huteau, Lambert, M. Canelle.

LE C. A. DE PARIS, VAINQUEUR DU TROPHÉE DE FRANCE DE 1913

De gauche à droite, assis : Debeaux, Véron, Mesnier, Bard, Payot. — Debout Mérignac, Lhermitte, Bigué, Mangaud, Gravier, Robineau, Duboz.

LES ÉTAPES DE L'ASSOCIATION

PAR L. LOMBAR.

Vers l'an 1892, parvinrent aux rares pratiquants des sports athlétiques d'alors, les échos des prouesses des premiers dilettantes du ballon rond. Deux ou trois équipes s'y adonnaient et le nombre de joueurs dépassait de beaucoup celui des spectateurs. Ce furent, le mentionner est presque inutile, quelques Anglais établis à Paris qui constituèrent les principaux éléments de ces onze « up to date » et c'est à M. Tomalin, fondateur et président actuel du Standard, que nous devons l'idée de l'organisation de la première épreuve officielle. Le championnat de Paris, créé en 1894, se confondit avec le championnat de France jusqu'en 1898 en l'absence de compétiteurs provinciaux.

Les deux premières années, les équipes anglaises : le Standard, les White Rovers, l'United Sport Club, terminèrent en tête, précédant de loin les Club Français, Paris Star, C.S. de Neuilly et autres. Cependant, en 1896, la victoire du Club Français réveilla notre amour-propre national ; un peu partout se fondèrent des clubs, et la jeunesse de l'époque commença à pousser d'admiratifs compliments en l'honneur des héros français : les Bernat, Bloch, Strittmacker, Bruno, Lainé, Fraysse, Goubeau, Cornesse, Peltier, Garnier, etc. L'élan était donné et la province ne fut pas longue à suivre le mouvement. Le Nord et la Normandie montrèrent l'exemple. Après les matches épiques Club Français-Standard qui attiraient généralement au haras de Suresnes quatre à cinq cents fanatiques dont l'enthousiasme était débordant et qui déjà houspillaient les arbitres, les comités régionaux firent leur début dans le championnat et 1899 vit le Havre Athlétique Club remporter l'épreuve nationale. Succès qu'il renouvela l'année suivante.

Puis ce fut au tour du Racing Club de Roubaix, pendant trois années consécutives, de tenir victorieusement en respect les représentants parisiens.

LA FINALE DU CHAMPIONNAT D'ASSOCIATION 1913.

Les joueurs du Stade Helvétique de Marseille battirent de justesse les équipiers de Rouen par 1 but à 0.

PREMIERS PAS

A cette époque, les rencontres internationales étaient rares et nous n'avions en France qu'une idée assez vague des finesses du jeu qui déjà florissait depuis longtemps en Angleterre. Les procédés étaient rudimentaires et consistaient généralement en grands coups de botte à travers le terrain, suivis de courses folles des avants qui, balayant tout sur leur passage, cherchaient au petit bonheur à faire rentrer la balle dans le but convoité. Les hommes les plus solides étaient choisis pour remplir les postes d'arrières, et ceux qui brillaient par leurs qualités athlétiques et leur vitesse étaient bombardés avants. La ligne intermédiaire, à part le poste de demi centre pour lequel on avait encore un certain respect, était presque toujours sacrifiée. Le rôle du demi paraissait ingrat et il n'entrait dans l'idée d'aucun joueur ayant une juste appréciation de sa valeur de choisir ce poste, qui consiste surtout à soutenir l'attaque et la défense et dont les actes passaient complètement inaperçus de la galerie. Aussi, s'agissait-il de faire appel à des remplaçants de bonne volonté, ceux-ci étaient immédiatement incorporés comme demis-ailes. La venue des Corinthians en 1903, leur premier match joué au Parc-des-Princes contre une équipe représentative française causa parmi nos « soccers » une véritable révolution. Le jeu de courtes passes à terre, les multiples combinaisons entre demis et avants, la vitesse d'exécution des remarquables virtuoses amateurs, l'adresse des avants, la force des

P. Allemane. *F. Canelle.* *J. Verlet.* *M. Royet.* *M. Dubly.* *V. Sergent.*

LES ANCIENNES GLOIRES.

V. Mesnier.

shots des Geo Smith et de ses partenaires, donnèrent à nos joueurs une tout autre idée du jeu. Elle s'accentua davantage l'année suivante, lorsque deux équipes professionnelles anglaises vinrent faire dans la capitale un match-exhibition. A partir de cette époque, nous assistâmes à une nouvelle évolution du football français. Quelques jeunes équipes mirent en pratique les leçons qu'elles avaient eues devant les yeux, et, bientôt, laissèrent loin derrière elles les teams de la première heure qui persistaient à vivre sur leur tactique d'antan.

De nombreux matches internationaux furent conclus, et la région du Nord principalement, sur l'initiative du regretté Billy, multiplia les rencontres avec les équipes anglaises. Ses progrès furent rapides et les Nordistes ne tardèrent pas à affirmer la supériorité de leur école.

Nos équipes nationales luttèrent avantageusement avec les équipes représentatives continentales.

Puis vint la scission anglaise, l'isolement de la France, nos relations internationales réduites à leur plus simple expression, et nous assistâmes impuissants aux progrès foudroyants des pays limitrophes. La France passait au dernier rang dans le classement européen. Voyant la fausse route suivie par nos dirigeants, plusieurs Clubs fondèrent une Ligue qui vint renforcer le Comité français interfédéral, pouvoir international qui s'était substitué à l'Union des Sociétés françaises de Sports athlétiques. L'accord entre les deux groupements français était inévitable, il se produisit la saison dernière et marqua ainsi nettement la première période de notre rapide examen sur ce qu'a été jusqu'à ce jour le football association en France.

G. Cyprès.

DE NOS JOURS

Si, vers 1894, on pouvait compter à peine un millier de pratiquants répartis dans une douzaine de clubs, on doit, à l'heure actuelle, estimer, sans être taxé d'exagération à plus de deux cent mille le nombre de fervents du ballon rond répartis dans près de deux mille cinq cents sociétés. Ces chiffres se passent de tout commentaire. Et encore, je ne veux parler ici que des sociétés civiles, car presque tous nos régiments possèdent plusieurs équipes de football, sans compter les associations scolaires, les groupements non affiliés aux Fédérations.

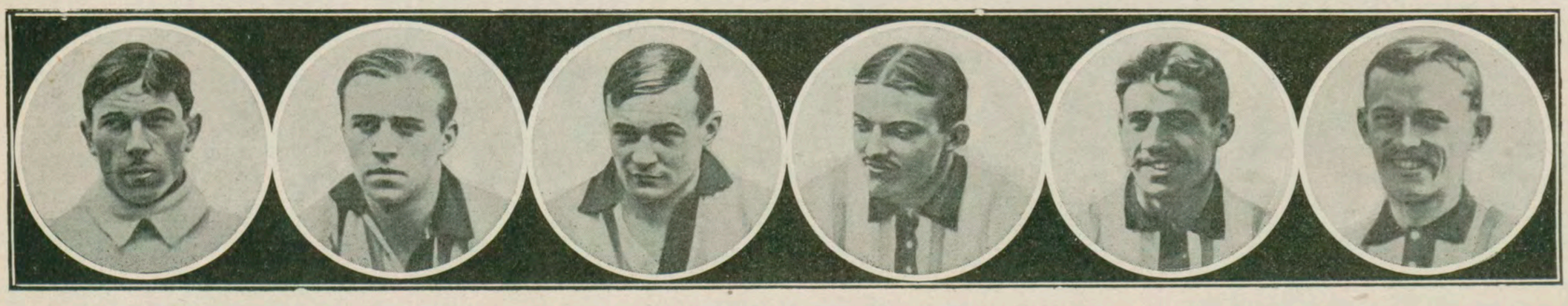
Ce sont, en général, les ré-

LE MATCH FRANCE-LUXEMBOURG

L'équipe de France a battu par deux fois l'équipe du Luxembourg, au cours des deux dernières saisons, par 6 buts à 2 la première fois, par 8 buts à 0, la seconde.

F. Ducret.

G. Barreau.



Chayriguès. *R. Dubly.* *Bard.* *Lesur.* *Maës.* *Hano*

LES NOUVELLES ÉTOILES

LE MATCH RED STAR-TOTTENHAM HOTSPURS.

Le match Paris-Tottenham Hotspurs, qui se disputa à Saint-Ouen le 1er mai dernier, a permis de constater les très grands progrès réalisés par nos joueurs. Les Parisiens opposèrent, en effet, une résistance acharnée à la fameuse équipe professionnelle ; ils ne furent battus que par 2 buts à 1.

gions du Nord de la France qui représentent les deux tiers de cet important contingent. Véritable petite armée de fantassins à crampons qui est encore bien loin d'être disciplinée.

Le Football association a maintenant sa clientèle. Elle est loin d'être aussi importante que celle du Rugby, mais il est juste d'ajouter que le nombre des rencontres d'association étant numériquement supérieur, cette clientèle se trouve disper ée. L'unité de direction manquant, la jalousie des fédérations aidant, il est difficile de réunir à une grande manifestation du ballon rond tous ceux qui s'intéressent à ce sport. A Paris, un match international est susceptible de grouper autour des balustrades quatre à cinq mille spectateurs, pour une recette de cinq à six mille francs, les prix des places variant entre un et trois francs. Un match de Rugby dans les mêmes conditions produirait une recette beaucoup plus forte, car la clientèle, qui suit par snobisme les rencontres du ballon ovale, n'hésite pas à débourser dix francs pour une simple chaise.

Les matches ordinaires de championnat réunissent généralement sept à huit cents personnes. Il y a environ huit à dix rencontres par dimanche qui se partagent les faveurs de la foule, alors que le rugby parisien n'offre généralement que deux matches hebdomadaires intéressants. Puisque nous sommes sur le chapitre des recettes, signalons que le record des « gate receipts » appartient à la ville de Rouen, qui, pour la finale du championnat de l'Union, la saison dernière, où le team local rencontrait les Suisses de Marseille, encaissa tout près de neuf mille francs.

Le jeu pratiqué actuellement par nos équipes, s'il n'atteint pas encore la perfection, est cependant des plus satisfaisants. Nous avons fait d'énormes progrès. Nos joueurs apportent plus d'attention à leurs actes, ont une compréhension du jeu d'équipe très satisfaisante, ont pour la plupart délaissé le jeu individuel et ne posent plus autant pour la galerie. L'entraînement physique est également pris en très grande considération. Il faut tenir compte que l'entraînement en semaine est rendu assez difficile par suite de l'éloignement des terrains de jeu. Si nous ne pouvons posséder la virtuosité acrobatique des professionnels anglais qui pratiquent quotidiennement, du moins ne sommes-nous pas loin de rivaliser avec chance de succès contre les meilleures équipes d'amateurs d'Outre-Manche.

CE QU'IL RESTE A FAIRE

Il reste encore beaucoup à faire pour nos tout jeunes joueurs et principalement pour nos équipes scolaires, pépinière inépuisable de champions. Déjà, plusieurs dirigeants des clubs ont sagement compris la nécessité de créer dans leur sein des équipes de minimes, où sous la direction de retraités, les apprentis footballeurs apprennent les règles et surtout l'uniformité d'une méthode. Déjà nous assistons aux bienfaits de ces institutions et nous voyons des teams, tel celui de Levallois, sortir des joueurs formés à leur école et tenir dans l'équipe première les principaux rôles à l'unisson avec les étoiles réputées.

La question des terrains est plus que jamais à l'ordre du jour. Nous sommes sous ce rapport très en retard sur nos voisins. Alors que les pouvoirs publics en Belgique, en Allemagne, en Hollande, en Suisse, en Italie, partout enfin, se sont préoccupés de fournir des espaces libres dans les grandes agglomérations pour la pratique du sport et du football en particulier, nos représentants se sont encore, à l'heure actuelle, désintéressés de la question. Certes, les paroles, les discours et les promesses nous ont été prodigués, sans parcimonie, mais nous attendons encore les dix mille mètres de terrain indispensables pour recevoir dignement nos invités internationaux. Car nos terrains privés sont pitoyables, mal aménagés, aussi bien pour recevoir le public que pour donner aux joueurs les soins hygiéniques, indispensables après leurs ébats. Malgré les efforts constants de nos dirigeants de clubs, dont quelques-uns, à force de sacrifices, possèdent des installations de fortune, nos grounds sont la risée des étrangers qui hésitent souvent à nous rendre visite.

Et pourtant, le flot des enthousiastes monte, envahit les quatre coins de la France; hameaux, bourgades, communes, possèdent leurs équipes. A peine en culotte, le gosse français délaisse le jeu de barres si cher à nos ancêtres, pour taper, à défaut de balle, dans une vulgaire boîte à sardines. Déjà, il esquisse des passes, shot, dribble et pendant les poses, s'entretient gravement des prouesses des Chayriguès, Maës, Hanot, Dubly et autres internationaux en renom.

Le grain est semé, il lève, il est prêt de mûrir.

La récolte sera bonne. L'avenir du Football association peut facilement s'entrevoir. Il est appelé à être le jeu populaire des jeunes français. Moins rude que son frère, le Rugby, il nécessite moins de connaissances préliminaires, il est à la portée de tous. Les générations actuelles formeront dans quelques années un important contingent de spectateurs. C'est alors que les formidables recettes enregistrées Outre-Manche pourront être envisagées dans nos banlieues parisiennes et dans nos grands centres régionaux.

Il est à craindre que le professionnalisme, qui gronde actuellement, ne se fasse jour tout comme en Angleterre.

Espérons que ceux qui président à l'évolution de l'Association en France auront assez d'autorité pour retarder l'apparition de ces mercenaires du ballon rond et sauront conserver à ce noble jeu son esprit courtois et combatif tel que l'envisageaient les célèbres Corinthians, amateurs loyaux et désintéressés, qui transformèrent le passe-temps du ballon en une récréation chevaleresque, instructive, où l'esprit et le corps se délassent et se développent.

L. Lombar.

LE MATCH LONDON LEAGUE — C. A. DE PARIS

Le 2 novembre, à Charentonneau, la London League rencontrait le onze du C. A. de Paris, détenteur du Trophée de France et le battait par 5 buts à 0. Sur notre photographie, Lhermitte fait une charge irrégulière.

BRETILLE DÉG

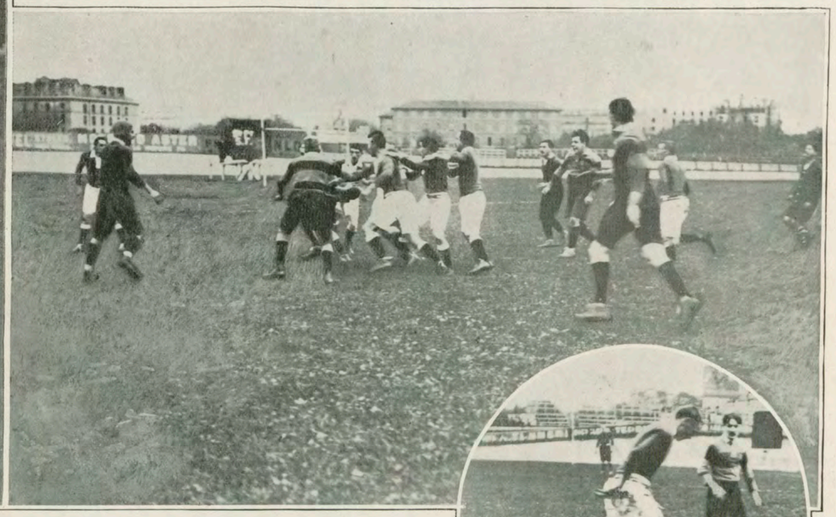
Les Anglais qui s'étaient fait applaudir la démonstration de jeu. Les Capistes per

DE LA TÊTE

contre le onze de la L. F. A. firent une splendide de nombreuses occasions de rentrer des buts.

ENGLISH WANDERERS CONTRE U. S F. S. A.

Le 1er novembre, sur le terrain de la Société Générale, à Auteuil, les English Wanderers battirent le onze de l'U. S. F. S. A. par 4 buts à 1. Sur notre photographie, les unionistes dégagent leur camp menacé.



UN PALOIS PLAQUÉ EN TOUCHE

Les Palois se montrèrent très précis dans leur travail; ils firent de très belles touches longues.

LE STADE TRANSFORME UN ESSAI

Le 1er novembre, au Parc des Princes, devant 5,000 spectateurs, la Section Paloise et le Stade Français ont fait match nul.

LE MATCH LOND

Le jour de la Toussaint, à Saint-Ouen, s'est jou Football association et de la London League

LEAGUE — L. F. A.

le cinquième match entre les équipes de la Ligue Les Anglais triomphèrent par 5 buts à 0.

LE MATCH STADE-SECTION PALOISE

Les deux teams marquèrent chacun 17 points. A la fin de la première mi-temps, le Stade avait l'avantage par 11 points à 9.

PAOLI ARRÊTE UN DRIBBLING

Le Stade fit une très belle partie, bien que privé des services de Lesieur, Combes et J. Dedet.

LES GRANDS MATCHES D

Par contre, les représentants de la Ligue se virent infliger une très nette défaite par la London League à Saint-Ouen par 5 buts à 0.

Ces deux matches se disputèrent le 1er novembre. Les résultats sont assez significatifs. Dans l'ensemble, nous sommes encore bien loin de valoir nos maîtres d'Outre-Manche. Mais il faut espérer qu'en réunissant toutes nos meilleures unités, nous pourrons former une équipe nationale capable de fort bien se comporter dans les prochaines rencontres inter-nations.

FOOTBALL DE LA TOUSSAINT

Le dimanche 2 novembre, les English Wanderers furent, au Havre, vainqueurs d'une sélection de joueurs havrais par 5 buts à 0 et la London League eut raison du C. A. de Paris, champion de France également par 5 buts à 0.

Pendant qu'à Roubaix, les « Lions des Flandres », onze formé avec les meilleurs joueurs nordistes de l'U. S. F. S. A., battaient une équipe constituée dans les clubs de Gand sous le titre d'Entente Gantoise par 4 buts à 2; d'autres belges ; le C. S. de Verviers, se rendaient à Paris. Ils succombaient le samedi par 3 buts à 2 contre le Gallia Club, mais par contre se réhabilitaient le lendemain aux yeux des Parisiens en battant à plate couture le Red Star, une des sociétés les plus en vue de la L. F. A.

Enfin à Bordeaux, la Vie au Grand Air du Médoc résistait honorablement au Plumstead F. C. Les amateurs de rugby, d'autre part, purent assister au parc des Princes, le jour de la Toussaint, à une rencontre fort intéressante entre le Stade Français et la section Paloise.

RALPH ROSE LANÇANT LE POIDS, AU STADE DE COLOMBES

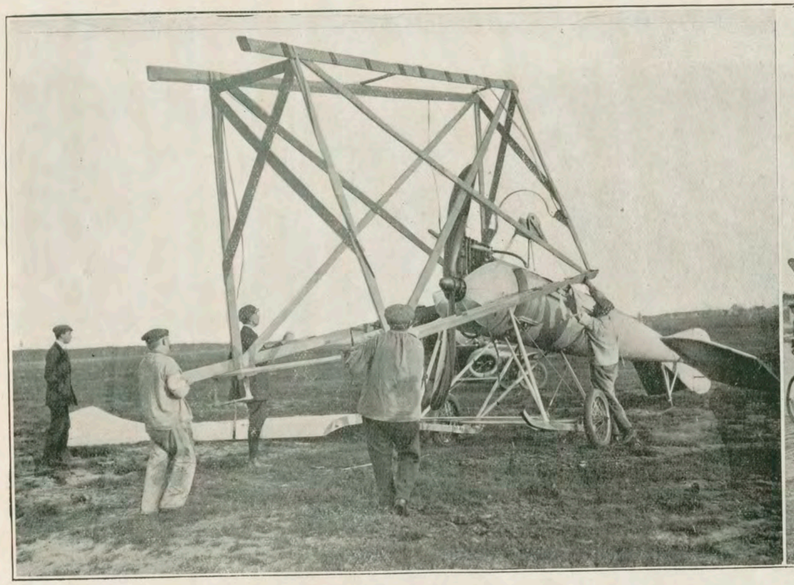
Le colossal champion américain Ralph Rose vient de mourir de la fièvre typhoïde, à San-Francisco, à l'âge de 28 ans. Il était recordman du monde pour le lancement du poids avec 15 mètres 72. Il avait triomphé successivement dans le championnat d'Amérique, dans les Jeux olympiques de Londres et de Stockholm. Ralph Rose, qui était procureur de la République à Healdsburg, mesurait 1 mètre 98 et pesait 109 kilos, ce qui ne l'empêchait pas de gagner les épreuves de vitesse qu'il disputait; comme boxeur il était également prodigieux.

LA MORT DE RALPH ROSE

Ralph Rose, le populaire athlète américain, vient de mourir à San-Francisco, enlevé en trois jours par la fièvre typhoïde.

Les Parisiens avaient pu l'admirer en 1912, à Colombes, lorsqu'il vint en compagnie des athlètes américains, après les Jeux olympiques de Stockholm. A cette époque-là pourtant, il n'était pas en forme. A l'entraînement, Ralph Rose, bien que mesurant 1 m. 98, ne pesait pas plus de 109 kilos tant son corps était merveilleusement proportionné.

Il fut cinq fois champion olympique, et remporta plus de quinze championnats d'Amérique, au lancement du marteau, du disque, du javelot et du poids. Il était recordman du monde pour ce dernier exercice, avec 15 m. 72. Comme boxeur, Rose était remarquable, il était doué d'une souplesse et d'une vitesse de jambes extraordinaires pour un homme de son poids, il triompha de tous les meilleurs boxeurs amateurs. C'est une grande perte pour l'athlétisme.

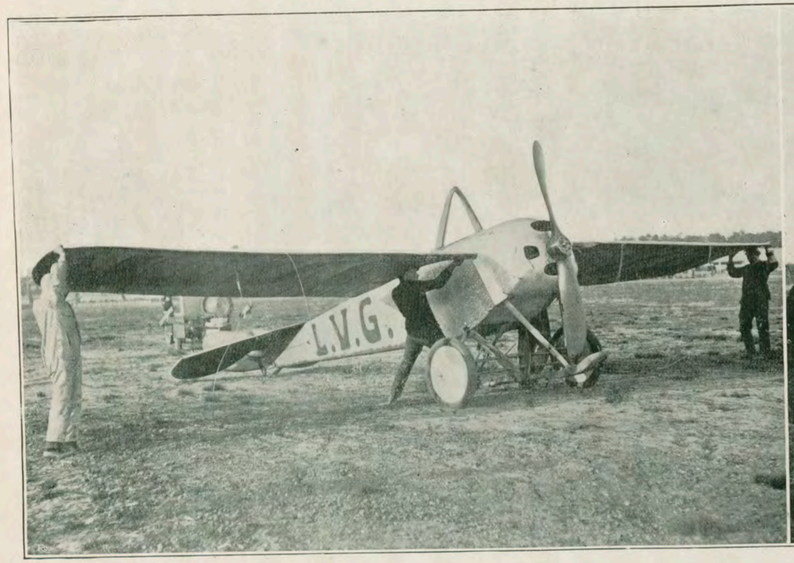


LA CUIRASSE DU FUSELAGE

Le monoplan est amené à l'aérodrome. Le fuselage est revêtu d'une cuirasse de bois qui l'a empêché d'être détérioré dans le transport. Les mécaniciens la retirent pour procéder au montage.

L'ARRIVÉE

Le fuselage, maintenant nu, a été accroché au tracteur qui les ne peuvent entraver la circulation. Elles sont dans le

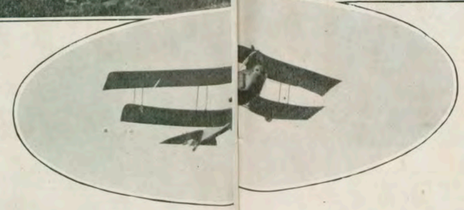


LE FIXAGE DES AILES

Les ailes sont placées par les mécaniciens qui sont en train de procéder au montage du monoplan L. V. G. Cet appareil va être prêt à l'envol en moins de 10 minutes après son arrivée sur l'aérodrome.

LA POSE

Les ailes étant fixées sur l'appareil, les mécani-

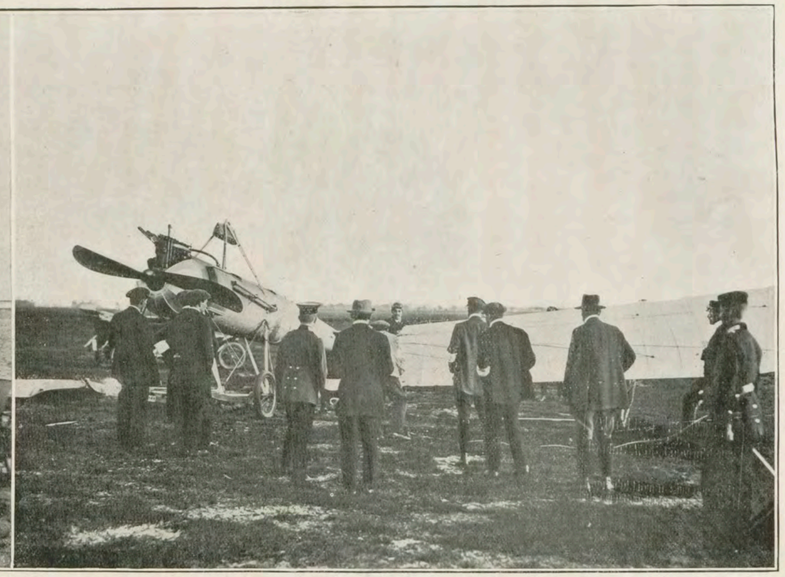


LES AVIONS DÉMONTABLES

L'Allemagne, ne cessant pas de s'occuper de ses dirigeables qui, enfants gâtés, lui causent tant de tourments, se consacre toutefois de plus en plus aux aéroplanes et il faut avouer qu'elle possède, à l'heure actuelle, appareils, moteurs et pilotes. Certes, les sommes considérables allouées aux aviateurs les incitent à tenter des exploits. Sur le nombre des essais, il en est qui réussissent et si bien que nous devons parfois nous incliner devant la valeur des héros qui se sont signalés. Et les constructeurs ne chôment pas! Ils cherchent par tous les moyens à réussir et à nous devancer. Si nous n'y prenons garde, ils parviendront à leur but, tant est grande leur activité et leur souci de s'imposer, de rendre nationale une industrie qui, jusqu'ici, fut si bien française. Toutes les faces de l'aviation sont étudiées par nos voisins, qui possèdent maintenant des ingénieurs remarquables. Evi-

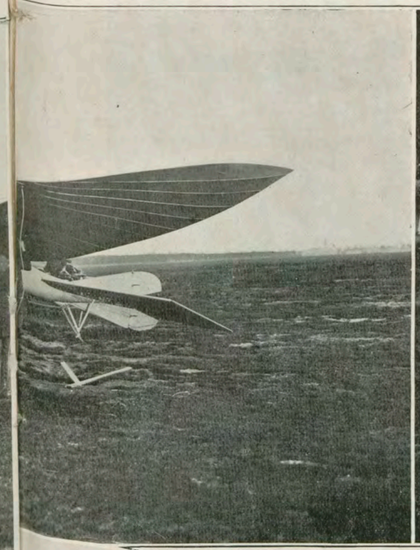
DES AILES

apporte les ailes. Ces ailes sont placées de telle sorte qu'elsens de la hauteur pour obtenir le minimum de danger.



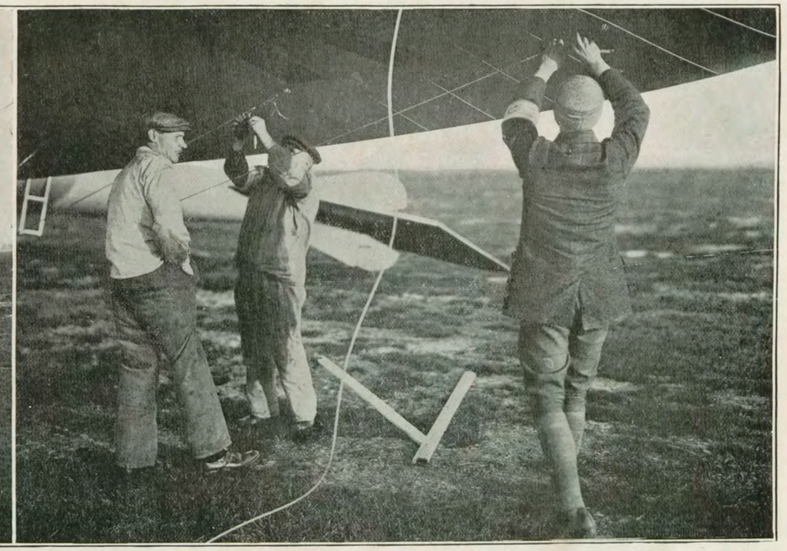
LE COMMENCEMENT DU MONTAGE

La commission militaire, qui examine le montage du monoplan démontable, assiste au travail des mécaniciens. Les ailes vont être fixées au fuselage et les haubans vont être posés.



DES HAUBANS

ciens procèdent, à la pose des haubans.



LE RÈGLAGE DES AILES

Ce n'est pas le tout de placer les ailes et de fixer les haubans, il faut maintenant régler l'incidence des ailes et les mécaniciens procèdent à ce travail délicat et difficile. — En bas, un biplan allemand en vol.

EN ALLEMAGNE

demment, ils n'ont pas encore cette maëstria qui caractérise nos constructeurs et nos pilotes, ils ne possèdent point des hommes qui, comme le lieutenant Varcin avec ses lancements de bombes, le lieutenant Mailfert avec ses tirs de mitrailleuse, sont des précurseurs dont l'autorité militaire devrait suivre les méthodes et adopter les systèmes. Mais ils arriveront à nous imiter et, alors que chez nous la cinquième arme s'obstine à bureaucratiser l'aviation militaire, les Allemands se serviront de nos découvertes pour faire du travail efficace et, si l'on ne lance pas un cri d'alarme nécessaire, si les dirigeants ne prennent pas leurs mesures, une fois de plus nos inventeurs, nos chercheurs auront travaillé... pour le roi de Prusse.

Nous devons suivre avec soin tout ce qui se fait Outre-Rhin, sans quoi il serait trop tard pour réagir !

EUGÈNE GILBERT,

L'aviateur Eugène Gilbert, spécialiste des vols sans escale, a accompli, le 31 octobre, un nouvel exploit stupéfiant: il est parvenu à voler de Paris à Pütnitz,

LES EXPLOITS

Le 31 octobre, Gilbert concourait pour la clause d'après laquelle l'aviateur qui couvrirait 1.000 kilomètres en ligne droite, en 5 heures, serait considéré

E. HÉLEN CONTRE LA COUPE MICHELIN

Le détenteur de la Coupe Michelin 1911, Hélen (en haut), *s'attaque à nouveau à ce trophée.*

ROI DE LA VITESSE

au N.-E. de Stettin, en 5 heures 14, couvrant environ 1.050 kilomètres, après un détour par Lubeck.
(Monoplan Deperdussin, hélice Chauvière.)

AÉRIENS

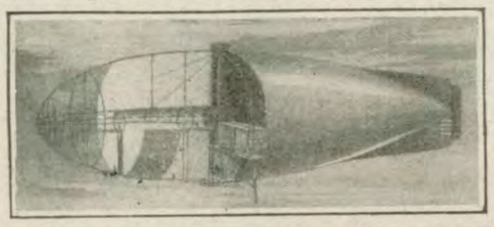
comme détenteur de la Coupe Pommery. Il volait 1.050 kilomètres sans escale en 5 h. 14, mais un crochet imposé par la Baltique lui coutait la Coupe.

REVUE TECHNIQUE ET SPORTIVE (1)

UN NOUVEAU DIRIGEABLE ANGLAIS. — Nullement découragés par les multiples déboires que leur fit connaître l'aéronautique, nos amis d'Angleterre poursuivent l'œuvre entreprise avec ténacité.

Un de leurs ingénieurs établit en ce moment un dirigeable d'un type absolument nouveau. Du type rigide, il diffère cependant beaucoup du « Spiess » et du « Zeppelin ». La membrure est formée d'un fuseau en treillis, de section décroissante du maître-couple du ballon aux extrémités. Autour de ce fuseau, des rayons métalliques maintiennent des cercles rigides qui, reliés entre eux par des entretoises longitudinales, assurent la permanence de la forme extérieure. Douze compartiments étanches divisent le ballon.

Une spacieuse nacelle, ventilée et pre-



LE NOUVEAU DIRIGEABLE RIGIDE QUE L'ON CONSTRUIT ACTUELLEMENT EN ANGLETERRE

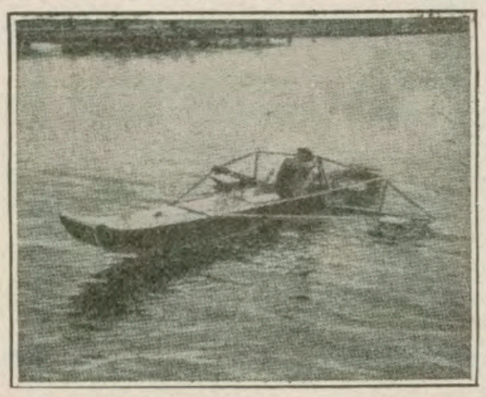
nant vue sur l'extérieur, est ménagée au centre du ballon. Par-dessous, se trouve la chambre des machines. Un long couloir intérieur dessert le ballon sur presque toute sa longueur et donne accès à des cheminées en communication avec le fuseau central. Au dessus de la nacelle, un large escalier permet d'accéder à une plate-forme supérieure.

Le ballon sera actionné par deux hélices. Un gouvernail vertical et des plans horizontaux, placés à l'extrême arrière, en donneront la mobilité dans les deux sens.

UN NOUVEL HYDROPLANE. — D'Amérique, la nouvelle nous parvient qu'un curieux hydroplane vient d'être essayé sur le lac Michigan.

Cet appareil, muni d'un moteur de 90 chx a déjà atteint 25 milles à l'heure avant sa mise au point et l'inventeur pense atteindre, si ce n'est dépasser, les 53 milles à l'heure.

La coque, de section trapézoïdale est en bois contreplaqué, mais le fond en est renforcé, à l'extérieur, par une plaque de



CET HYDROPLANE, ESSAYÉ SUR LE LAC MICHIGAN, A ATTEINT 35 MILLE A L'HEURE

fer galvanisé. De plus, deux flotteurs sont disposés symétriquement de part et d'autre de l'hydro, auquel ils sont reliés par un châssis *ad hoc*.

L'inventeur suppose, et avec juste raison, que le poids de l'hydro en pleine marche ne sera plus supporté que par les deux flotteurs et une très faible partie de l'arrière. Le dispositif adopté lui donne une très grande stabilité.

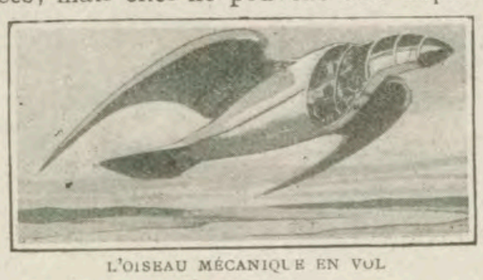
En somme, cela n'est qu'une répétition très peu modifiée de la partie aquatique de certains hydroaéroplanes, à flotteur central et deux flotteurs auxiliaires,

LE VÉRITABLE OISEAU MÉCANIQUE. — Les idées du docteur Cousin ne vont plus rester du domaine purement spéculatif.

Un modèle d'appareil établi sur ses données a été récemment construit. Comme on peut s'en rendre compte, l'ensemble est directement inspiré de l'oiseau.

Toutes les proportions de l'appareil résultent de nombreuses années d'observations sur la mécanique du vol des oiseaux, et l'auteur a cherché à en reproduire les différents phénomènes. La tête, par exemple, a pour but d'agir à la façon d'un coin et, tout en ouvrant la voie à l'oiseau mécanique, de rejeter l'air divisé sur le corps en annulant les résistances passives. Les filets d'air rejetés par la tête et ceux canalisés par les ailes, doivent venir frapper le corps et faire naître à la fois la sustentation et la propulsion.

Ces théories ont été longuement discutées; mais elles ne peuvent être dépour-



L'OISEAU MÉCANIQUE EN VOL

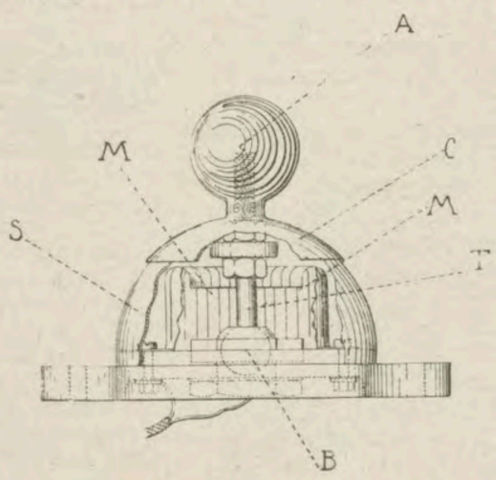
vues de toute vraisemblance, puisqu'elles s'inspirent de la nature et que, de plus, le modèle expérimenté a donné satisfaction.

Abandonné à lui-même dans le vent, il s'orientait de lui-même face au vent, se maintenait en parfait équilibre, et parut même progresser contre le vent.

Mais on sait à quelles difficultés on se heurte, quand on passe du modèle réduit à l'exécution en grand. Aussi, il conviendra de suivre avec intérêt les expériences qui doivent avoir lieu dans un temps rapproché.

L'INTERRUPTEUR DE SÉCURITÉ. — On se rappelle l'accident, qui coûta la vie aux deux enfants d'Isadora Duncan : le chauffeur mettant le moteur en marche alors qu'il était embrayé sur une vitesse et la voiture partant sans arrêt possible. L'interrupteur de courant, dont nous donnons la description, eût évité cet affreux malheur.

Placé sur le longeron même du châssis, à portée de la main libre du chauf-



L'INTERRUPTEUR DE SÉCURITÉ

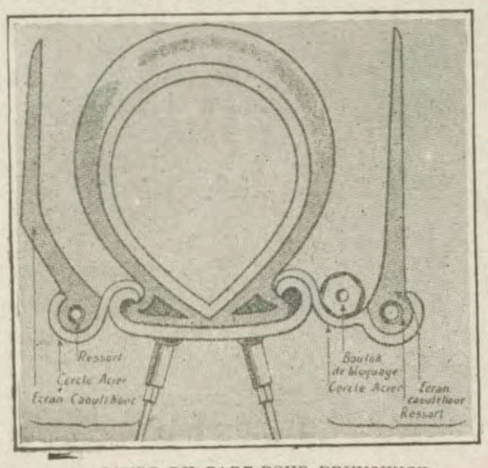
feur, au moment où il actionne la manivelle de mise en marche, cet interrupteur permet, en cas de démarrage accidentel, d'interrompre, pour ainsi dire instinctivement, l'allumage en décentrant dans n'importe quel sens, la boule-poignée.

Cette boule-poignée A, montée sur une tige T rigide, pivote en tous sens autour du point B. Elle est munie d'une calotte C qui s'applique sur la demi-sphère S dans laquelle est enfermé l'appareil. En appuyant sur la boule A, la tige T vient se mettre en contact avec le manchon circulaire MM' et aussitôt se produit l'interruption de courant et l'arrêt du moteur.

UN NOUVEAU PARE-BOUE — Le pare-boue Brunswick se compose d'un cercle en acier d'un profil spécial qui s'ouvre aussi largement qu'il est besoin, et s'accroche circulairement dans les crochets de la jante à pneus. Ce cercle faisant ressort et les bords se rapprochant seuls dès que l'accrochage est opéré, est déjà par ce seul fait d'une solidité de fixage presque suffisante, le gonflage du pneu et le serrage très énergique de l'écran pare-boue spécial qui est décrit plus loin, aidant ; néanmoins, pour les voitures de vitesse et par mesure extrême de précaution, un seul boulon, protégé contre la rouille, assure une solidité à toute épreuve.

Ce mode de fixation du cercle en acier servant de support à l'écran pare-boue constitue le collier de serrage connu, qui a fait suffisamment ses preuves dans des milliers d'applications diverses, pour qu'il soit inutile d'insister sur ses qualités de simplicité et de solidité. Ce mode de fixage circulaire, continu, à points de contact multiples est bien supérieur aux autres systèmes compliqués où le fixage se fait en quelques points seulement et où les vibrations et ébranlements sont les principales causes de rupture et d'usure rapides. Ici, les chocs rencontrent toujours un point d'appui, ce qui n'est pas le cas pour les systèmes où ces chocs se produisent en porte-à-faux, entre les points de fixage.

En outre, ce cercle comporte une gorge qui sert de support à l'écran annulaire en caoutchouc formant pare-boue,



LA COUPE DU PARE-BOUE BRUNSWICK

lequel écran est rendu d'une élasticité énergique et immuable au moyen d'un léger et puissant ressort à boudin circulaire en acier, noyé à l'état de forte tension dans le caoutchouc, et formant tringle ou talon élastique. Ce serrage élastique énergique est nécessaire pour que l'écran ne s'échappe pas sous l'action centrifuge des roues tournant à grande vitesse. Des essais à 100 kilomètres à l'heure ont été concluants; le serrage élastique nécessaire est impossible avec la seule élasticité du caoutchouc à quelque état de vulcanisation qu'on l'établisse. Cet écran pare-boue se monte de la même façon que les pneus et avec les mêmes leviers.

Ce pare-boue s'adapte immédiatement sur tous genres de roues : bois, métalliques et pleines, munies de bandages pneumatiques sans aucune retouche aux roues.

Il est applicable aux poids lourds avec cercle-support spécial.

POUR LES GOLFEURS. — Un anglais M. Winkworth Scott qui est un golfeur émérite sur les linkes d'Outre-Manche a inventé un nouveau putter dont les passionnés de ce noble sport comprendront l'intérêt. Ce qui différencie ce putter des autres, c'est que la tige en est absolument rigide au lieu d'être flexible. Le maniement du putter en est rendu plus aisé pour tous ceux qui ne sont pas encore des virtuoses achevés du golf.

LE NOUVEAU PUTTER

AMORTISSEUR J.-M. POUR AUTOMOBILES. — Le ressort à lames, parfait pour la voiture attelée à laquelle on ne demande pas de vitesse, devient absolument insuffisant pour les voitures automobiles dont la vitesse est souvent de 15 à 20 mètres et plus à la seconde.

Comme il ne peut absorber les vibrations trop rapides, il s'ensuit que les roues, soulevées, tournant dans le vide, acquièrent de la vitesse, et, en reprenant brutalement contact avec le sol, provoquent l'arrachement et l'usure rapide des pneumatiques.

L'amortisseur J.-M. permet d'éviter ces inconvénients. Les ressorts à boudin qui le composent sont étudiés de telle sorte qu'ils peuvent donner les 25 ou 30 vibrations à la seconde nécessités par la vitesse ou l'état de la route.

Sa construction, simple et robuste, le met à l'abri des déréglages ou détériorations.

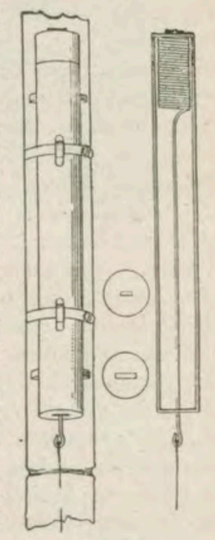
Des gaines en cuir verni peuvent être ajoutées pour préserver les organes de la poussière et de la boue.

A GAUCHE, L'AMORTISSEUR J.-M. RECOUVERT DE SA GAINE EN CUIR VERNI; A DROITE, EN COUPE

POUR REMPLACER LE MOULINET DES PÊCHEURS A LA LIGNE — Tout bon pêcheur connaît le moulinet et la délicatesse de son emploi. De plus, un moulinet bien établi coûte relativement cher ; tandis que l'ingénieux petit appareil, ci-dessous décrit, est exempt de ces inconvénients.

Il se compose d'une simple boîte cylindrique fermée à ses extrémités et maintenue sur la canne par des chevalets et des courroies, ou ligatures appropriées. A l'intérieur et au fond de la boîte, un ressort à boudin est fixé, dont l'extrémité en sort par le sommet.

Dès que le poisson est ferré, il tire sur la ligne et l'entraîne, retenu progressivement et sans à-coup par le ressort à quoi la ligne a été fixée. Quand il se fatigue, la tension du ressort le ramène, et ainsi il s'épuise rapidement sans casser quoi que ce soit.



L'appareil à ferrer le poisson automatiquement.

Ce système peut être fait par tous et à peu de frais. Ajoutons qu'il paraît très pratique.

UN GOBELET QUI NE PEUT SERVIR QU'UNE FOIS. — La petite invention suivante nous vient d'Allemagne, et, ma foi, il faut convenir qu'elle est très ingénieuse.

Il n'est point besoin d'insister sur les délices que procure l'absorption d'une boisson fraîche par les fortes chaleurs. Or, le gobelet faisant l'objet de l'invention frappe lui-même les boissons qu'il contient, car il est fait de glace, et, à cet

LE GOBELET ÉCONOMIQUE ET HYGIÉNIQUE

avantage, il en ajoute un non moins intéressant, car il ne peut servir qu'une fois. Le moyen employé pour confectionner ces gobelets est simple : dans un moule en métal, on verse une certaine quantité d'eau pure, et l'on coiffe le moule d'un couvercle muni d'un noyau en porcelaine qui donne la forme intérieure du gobelet. Ceci fait, on place le moule dans un récipient contenant le congélateur, et, en quelques minutes, le gobelet est prêt pour l'usage immédiat, à moins qu'on ne le conserve dans une glacière.

Le prix de revient approximatif de chaque gobelet est d'environ 15 centimes.

PAUL LAUNAY.

(1) Nous recevrons avec plaisir tous les renseignements sur les inventions nouvelles que l'on voudra bien nous faire parvenir.

LE STYLE DANS LES SPORTS, TEL SERA LE SUJET DE NOTRE NUMÉRO DOUBLE DE SAMEDI

Ainsi que nous l'avons annoncé, c'est au *Style dans les sports* que sera consacré notre prochain numéro double mensuel à 1 franc qui paraîtra le 15 novembre c'est-à-dire samedi.

Ce numéro, nous l'espérons, remportera le succès qui accueillit les précédents.

Comme eux, le *Style dans les sports* sera traité par les compétences les plus fameuses, les champions les plus illustres, et il comportera de sensationnelles illustrations, grâce aux chronophotographies spécialement faites pour ce numéro à l'Ecole de Joinville. On sait que nous sommes les seuls à publier ces documents admirables, si utiles aux athlètes, aux artistes et aux sportsmen, car seuls ils donnent l'exacte vérité du mouvement.

Voici quelques-uns des articles qui seront traités dans ce numéro:

Qu'est-ce que le style ? Enquête auprès des sportsmen les plus connus.
Le trompe-l'œil des mouvements inutiles, par G Le Roy.
Le style dans les grands exercices gymniques, par Gaudier.
Le style en aviation par Roland Garros.
Comment obtenir le maximum de rendement en automobile, par Georges Boillot.
Le coup de pédale des stylistes, par Lucien Petit-Breton.
L'élégance dans la foulée, par Jean Bouin.
Sauter ! mais comment bien le faire, par Franquenelle.
Virtuoses du ring, par Jacques Mortane.
Le style dans la boxe française, par Charlemont.
Le style du rowingman, par A. Lein.
La virtuosité à l'arme blanche, par Lucien Mérignac.
Le style dans le football, par Jacques Dedet.
Les fines raquettes, par Mlle Broquedis.
Le style du jockey, par René Riondet.
La tenue au bois, par M. Mollier.
Le style acrobatique, etc.

Sans oublier trois splendides doubles pages représentant l'une le *Style dans l'effort physique*, l'autre les *Attitudes contradictoires du beau style*, et la troisième le *Knock-out de Stanley Ketchell par Jack Johnson*, chef-d'œuvre de style pugiliste.

Ce numéro comportera également la suite de notre si intéressant roman aérien : *Haut les Ailes !* par Marc Gouvieux, le compte rendu de notre épreuve d'automobiles de 500 mètres et de toutes les actualités.

LA VIE AU GRAND AIR.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Glissons...

On a mis longtemps à s'en apercevoir, mais enfin on y vient. On a longtemps cru que la vitesse était dangereuse en soi, et en soi destructive. Il a fallu en rabattre. Aujourd'hui, l'éducation de tous est à peu près faite. On sait qu'une automobile à 60 kilomètres à l'heure sur la route est moins dangereuse qu'une voiture de laitier à 15 à l'heure dans une rue étroite. On s'est aperçu qu'elle dégradait moins la route qu'un simple camion chargé de pierres de taille, à la vitesse d'un homme au pas.

On s'en est aperçu aussi sur l'eau. Jadis, lorsqu'on demandait l'autorisation d'une course de canots automobiles, le service de la navigation roulait des yeux terribles. « Une course, des canots à toute vitesse, mais c'est horriblement dangereux d'abord, et ensuite vous allez dégrader nos berges. » Le dimanche 26 octobre, nous avons eu, sans danger, sans dégradation, une course de canots automobiles qui a traversé Paris. Notez qu'elle l'a traversé à belle allure, puisque le vainqueur s'est offert une jolie moyenne à l'heure de 87 kilomètres. Sur la berge, inquiets d'abord, puis stupéfaits, les inspecteurs de la navigation ouvraient des yeux admiratifs et étonnés. Pas une vague. Un lourd chaland, remontant péniblement le fleuve, vint nous mouiller les pieds, tandis que dans la ligne droite, à 90 kilomètres à l'heure, les canots glisseurs filaient à la surface du fleuve, sans y laisser de trace. C'est toute une petite révolution. Il importe qu'elle ait sa répercussion dans la législation, et nous proposons qu'on limite la vitesse dans les fleuves de deux façons. Pour toutes les embarcations, interdiction de dépasser un certain nombre de kilomètres, et puis autorisation de faire plus de 60 kilomètres à l'heure. Car 60 kilomètres à l'heure, cela ne peut pas se faire dans *l'eau, en Seine tout au moins, cela ne peut se faire que* sur *l'eau, et le bateau glisseur, c'est le canot à pneumatique, c'est celui qu'il faut imposer sur nos rivières.*

WHIPPER.

AUTOMOBILE

La saison en 1914

Les manifestations sportives sont indispensables.

Nous savons désormais à quoi nous en tenir sur les grandes épreuves que comportera le calendrier sportif de l'année prochaine. Les constructeurs, ainsi prévenus longtemps à l'avance, ont tout loisir pour étudier, construire et mettre au point les véhicules destinés à répondre aux formules imposées.

L'Automobile Club de France vient de faire connaître le règlement de sa grande épreuve annuelle et le terrain sur lequel elle se disputera. C'est aux environs de Lyon, sur le réseau de routes qui relient la vallée du Rhône à la région stéphanoise, par des chemins souvent étroits, pas mal sinueux, sinon très accidentés que la course se déroulera. La mise en état de ce nouveau triangle sportif demandera, paraît-il, 150.000 francs de dépenses. Espérons que les concurrents y viendront nombreux, en reconnaissance de pareils sacrifices!

Ils ont failli ne pas venir du tout, les concurrents, à cause des règlements qu'on projetait de leur imposer. Et ce n'est qu'après avoir changé deux fois son fusil d'épaule que la Commission sportive de l'A. C. F. a trouvé, enfin, la formule qui semble devoir sourire au plus grand nombre. D'abord, ce fut un règlement à la consommation... de pneumatiques. Tolle général. On décida alors d'organiser deux courses dans la même journée, l'une suivant la formule libre, l'autre à la cylindrée. Les constructeurs ne voulurent pas davantage entendre parler de cette confusion de règlements. Et, finalement, la cylindrée seule reste en cause.

La cylindrée maxima admise est de 4 litres 200. Il semble, d'ailleurs, qu'elle donnera lieu à des engins bien près de ceux qu'aurait produit la formule libre. Les trois litres nous avaient montré de quelles remarquables performances ils étaient capables; il est plus que probable que l'augmentation de plus d'un quart de la cylindrée ne donnera pas aux voitures un quart de plus de vitesse. Nous dépasserions les 200 kilomètres à l'heure, et les routes du Circuit de Lyon ne le permettraient pas.

Après le Grand Prix de l'Automobile Club de France, nous aurons le Circuit du Mans, organisé par l'Automobile Club de la Sarthe, sur cet itinéraire merveilleux où nous avons vu en septembre dernier les Delage battre si brillamment les Mercédès et établir le record de la vitesse sur route. Ce sera là que se disputera la revanche du Circuit de Lyon.

Puis viendra le Circuit de Boulogne, l'épreuve désormais classique de notre confrère l'*Auto*, la course-type, parce qu'elle se court chaque année sur le même parcours et sous le même règlement.

Ce seront là les trois épreuves sportives classées, celles pour lesquelles la foule se déplace, celles de qui on attend les enseignements et les progrès. Deux grandes randonnées auront précédé ; l'une organisée par l'*Aéro* et réservée aux véhicules de cylindrée réduite ; l'autre, organisée par l'*Auto* pour les voitures légères. La première traversera la France suivant un itinéraire varié ; la seconde en fera le tour, en longeant de près les frontières. Toutes deux dureront une quinzaine de jours environ, avec arrêts dans les principales villes situées sur leur parcours. Ce sont des épreuves de tourisme qui frappent peut-être moins l'esprit des foules, mais qui n'en ont pas moins leur réel intérêt, basées qu'elles sont sur l'endurance des voitures plutôt que sur leur vitesse ; Reliability Trials, dans le mode anglais, où les concurrents perdent des points à chaque faute qui cause un retard dans leur moyenne de marche et sont pénalisés pour tout arrêt involontaire.

Pour ces "Tour de France", les constructeurs n'établissent pas des châssis spéciaux ; ils y engagent au contraire leurs modèles de série, ceux-là mêmes que nous avons admirés au repos au Salon et dont nous pourrons alors juger les qualités diverses. C'est un corollaire utile, nécessaire même de l'Exposition, dont le but est de prouver que les stands du Grand Palais abritaient autre chose que des carrosseries.

Voilà donc les cinq numéros importants qui se détachent du calendrier de 1914. Ils s'échelonnent des mois de février et de mars jusqu'aux derniers jours de septembre. Mais, entre temps, il faudra noter un grand nombre de réunions secondaires.

PAUL MEYAN.

Les dimanches sportifs de la "Vie au Grand Air"

La Course automobile de 500 mètres.

(9 novembre.)

C'est demain matin à 9 heures que se disputera cette épreuve originale et intéressante à la fois, dont la formule nouvelle a obtenu grand succès auprès de tous ceux qu'intéresse le sport automobile. Elle a, en outre, le mérite de rappeler les temps héroïques, les premières luttes de vitesse pure, qui, il y a quinze ans, illustrèrent cette route du parc agricole d'Achères, où nos concurrents de demain vont rivaliser d'adresse et de brio.

Il ne s'agit aujourd'hui que de parcourir 500 mètres, aller et retour, dans des conditions qui ne permettront aucune comparaison avec les performances accomplies en 1897.

Cette course du kilomètre, sur ce même terrain, nous la renouvellerons prochainement, en décembre ou janvier, et dès aujourd'hui, la *Vie au Grand Air* prend date. Notre intention, d'ailleurs, est de recommencer, telles qu'elles eurent lieu autrefois, les courses restées célèbres, la course de côte de Chanteloup, par exemple, qui fut la première du genre.

En attendant, nous rappelons aujourd'hui le règlement de la course de 500 mètres :

Catégories. — Les concurrents seront répartis en trois catégories, d'après l'empattement.

1re catégorie. Empattement au-dessous de 2 m. 50.
2e — — de 2 m. 50 à 3 mètres.
3e — — au-dessus de 3 mètres.

Départ. — Le départ sera donné moteur arrêté et tous voyageurs à terre. Ceux-ci devront être rangés à la hauteur de l'essieu arrière, au moment où le signal du départ sera donné. Le moteur ne pourra être mis en marche que par le conducteur de la voiture. Il n'est imposé aucun nombre de voyageurs.

Virage. — Le virage se fera à 500 mètres du départ. Les quatre roues de la voiture devront dépasser une ligne tracée sur le sol. Il est interdit de faire monter les roues sur les trottoirs. La largeur de la route est de 5 mètres entre trottoirs.

Arrivée. — L'arrivée se fera sur la ligne de départ et sera jugée de la façon suivante : les roues avant ayant dépassé la ligne, le conducteur reviendra en marche arrière et le temps sera pris au moment où les roues avant passeront la ligne d'arrivée.

Classement. — Le meilleur temps est classé premier dans chaque catégorie.

Prix. — Chaque catégorie aura ses prix spéciaux.

Heures de départ. — Le premier départ sera donné à 9 heures du matin.

Responsabilités. — Les conséquences de tout accident quelconque dont ils pourraient être causes ou victimes pendant la durée de la course sont à la charge des concurrents.

Les exigences de notre mise en pages ne nous permettent pas de donner la liste des inscriptions, celle-ci n'étant close qu'après l'apparition du journal ; mais, dans les premiers engagés, nous trouvons les noms de Boillot, Rougier, Rivière, Gasté, Thomas, Duray, des maîtres incontestés du volant. Notre confrère l'*Auto* a bien voulu se charger d'enregistrer les inscriptions jusqu'à la dernière minute.

RÉSULTATS TECHNIQUES

AVIATION

VENDREDI 31 OCTOBRE. — Gilbert vole de Villacoublay à Pütnitz en 5 h. 14 m. 25 s.

SAMEDI 1er NOVEMBRE. — Etampes. — Emmanuel Helen, concourant pour la Coupe Michelin, après 11 jours de marche, a couvert 5.863 kil.

CYCLISME

DIMANCHE 2 NOVEMBRE. — Vélodrome d'Hiver. — *Grand Prix d'ouverture* : 1. Rutt ; 2. Meurger ; 3. Perchicot. *Prix Jules-Dubois* (1 heure derrière motocyclettes) ; 1. Sérès 72 kil. 300 ; 2. Didier 70 kil. 050 ; 3. Walthour.

FOOTBALL

SAMEDI 1er NOVEMBRE. — Association. — Saint-Ouen : La London League bat la Ligue Football Association par 5 buts à 0.

SAMEDI 1er NOVEMBRE. — Rugby. — Parc des Princes : La Section Paloise et le Stade Français font match nul, chaque équipe marquant 17 points.

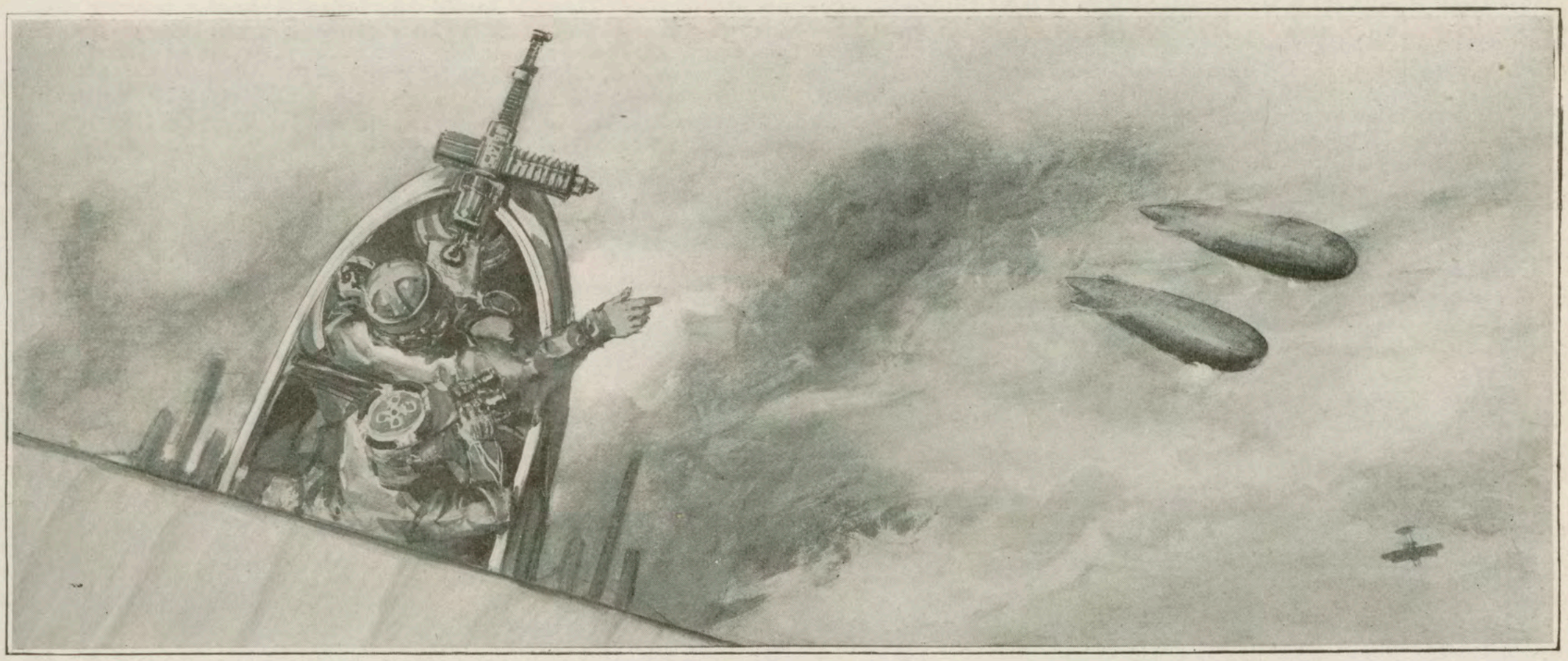
HIPPISME

SAMEDI 1er NOVEMBRE. — Auteuil. — *Prix Finot* (haies, 20.000 francs, 2.800 mètres) : 1. Champoreau à M. Hennessy (A. Carter) ; 2. Valise de Voyage ; 3. Gamain. — P. M. : gag., 42 fr. 50 ; pl. 19 fr. 50 ; 19 francs, 28 francs.

DIMANCHE 2 NOVEMBRE. — Auteuil. — *Prix Aston-Blount* (25.000 francs ; 4.000 mètres) ; 1. Ex Abrupto à M. Jacques Hennessy (G. Mitchell) ; 2. Saint Potin ; 3. Maïs II. — P. M. : gag , 132 fr. 50 ; pl. 34 francs , 62 francs ; 47 francs.

TENNIS

MARDI 28 OCTOBRE. — *Championnat de Paris.* — Decugis bat Gobert 5/7 ; 8/6 ; 6/0 ; 6/4. Mlle Matthey bat Mlle Broquedis 6/4 ; 0/6 ; 9/7.



Les deux dirigeables doivent être les deux Fleurus *de 28.000 mètres cubes. Ce sont nos deux plus rapides unités aériennes. Kaufmann vient de découvrir le pavillon français sous la coque...*

Haut les Ailes![1]

(Carnet de route d'un officier aviateur pendant la guerre de 19..)

PAR MARC GOUVIEUX

RÉSUMÉ DES NUMÉROS PRÉCÉDENTS

Brusquement, sans déclaration de guerre. le 16 août, deux Zeppelins allemands ont bombardé Nancy, détruit l'escadrille et les dirigeables du Parc d'aviation. L'escadrille de Toul demandée en hâte arrive à Nancy. Le général Servance, commandant le 20e corps, explique aux lieutenants Saint-Bris et Wassigny le but de la mission secrète qu'ils ont à remplir avant la nuit. Il s'agit de détruire les voies ferrées qui conduisent d'Alsace en Lorraine, pour empêcher la centralisation allemande de s'opérer facilement dans la nuit du 17 août.

DÉBARRASSÉ des premiers soucis de la marche, je regarde sous moi. Nous sommes encore en terre française. La mosaïque des prés, des bois et des chaumes se déroule, monotone. Aucun mouvement de troupes françaises de ce côté. Elles doivent toutes être concentrées sur la route de Nancy à Metz ou vers la Seille. Ah ! voici un gros village !... Déjà Arracourt... alors la frontière n'est pas loin... Tiens ! mais du côté du bois de Bezange, il y a du monde ; des troupes en marche. C'est de la cavalerie. Je reconnais l'alignement des pelotons et des escadrons ; et au milieu je distingue des batteries d'artillerie.

Kaufmann observe à la lorgnette :

— Mon lieutenant, ce sont des dragons et des chasseurs... Je vois, en tête, le général et son fanion. Ils regardent vers nous ; ils font bonjour de la main...

C'est sûrement la division de cavalerie de Lunéville, avec son artillerie divisionnaire : ils doivent attendre, prêts à franchir la frontière.

Je réponds à leur salut par une politesse d'aviateur, et rapidement je griffonne sur un carton plombé :

« Lieutenant Saint-Bris, commandant avion 307, à général commandant division Cie, 4 h. 45. A 10 kilomètres en avant, côté Allemagne, *je ne vois rien.* »

Et je jette mon carton qui file au sol comme une flèche. Ramassé par un dragon de l'escorte, il économisera une heure de marche aux patrouilles d'avant-garde.

La division de cavalerie est bien vite dépassée, ainsi que les dernières plaques sombres du bois de Bezange, et... nous sommes en Allemagne !

Je le crie à Kaufmann...

Il regarde...

Ah ! je voudrais bien savoir ce qui se passe dans son cœur d'Alsacien à cette minute importante où il franchit la frontière, cette frontière devant laquelle nous avons dû faire si souvent demi-tour.

Pour le moment, je ne vois rien d'anormal. Pas trace de la moindre troupe. Le pays semble mort : toute l'activité doit être concentrée dans la vallée de la Sarre.

Tout à coup Kaufmann, qui inspecte l'horizon, me dit :

— Mon lieutenant, mon lieutenant ! un peu à droite du dernier montant, vous ne voyez pas deux points noirs... On dirait des dirigeables !

Mon cœur bondit. Serait-ce *eux*, les deux *Zeppelins* de Nancy. Kaufmann a saisi la lorgnette. Je rabats mon coupe-vent pour mieux voir.

— Mon lieutenant, c'est bien des dirigeables... ils grossissent petit à petit... Nos deux routes doivent se croiser.

Que faire ? Dévier de mon axe de marche ou continuer ? Ma mission est d'éviter le combat et de tâcher de gagner les voies ferrées. Mais avant de me jeter vers le Nord, en dehors de ma route, je voudrais bien savoir à qui et à quoi j'ai affaire !

Avec sa longue vue, mon mécanicien continue à me renseigner, détails par détails.

— Ils sont environ à 3.000 mètres ; ils piquent vers nous, mon lieutenant ! ils grandissent à vue d'œil ! Je distingue la nacelle et les hélices.

— Combien de nacelles ? Deux, trois, ou rien qu'une ?

— Attendez, mon lieutenant, le premier dirigeable est encore trop de face pour que je le puisse voir. Non ! je ne vois qu'une nacelle, toute petite même.

— Vous êtes bien sûr, Kaufmann ? Et comment est la pointe, ronde ou hexagonale ?

— La pointe est ronde. Ah ! je vois bien la flamme ; mais elle s'agite tellement que je ne distingue aucune couleur !

Je suis très perplexe. C'est certainement un dirigeable *souple*. Ce ne peut donc être qu'un *Parseval* du parc de Strasbourg ou de Colmar.

Prudemment Kaufmann a tourné la manivelle du pivot de la mitrailleuse et mis l'axe du canon dans la direction du S.-E. ; il continue à observer.

— Mon lieutenant, derrière le deuxième dirigeable, il y a encore d'autres points noirs, tout petits. Ah ! cette fois, ce sont des avions !

Et subitement, le jour se fait dans mon esprit.

Je me souviens que le général a donné l'ordre à l'escadrille d'Epinal de piquer sur Sarrebourg. Les deux dirigeables doivent être les deux *Fleurus* de 28.000 mètres cubes attachés à cette place. Je comprends pourquoi ils peuvent nous donner la chasse. Ce sont nos deux plus rapides unités aériennes ! D'ailleurs, plus de doute, Kaufmann vient enfin de découvrir le pavillon français sous la coque.

— Pas de veine ! ronchonne-t-il, déçu. Et il rengaine avec regret la mitrailleuse.

Rassuré, je continue ma route, mais une lueur apparaît à l'avant sur la passerelle supérieure du dirigeable, c'est l'éclair d'un coup de canon. Bigre, nous prendrait-il à leur tour pour un avion étranger ? Il est vrai que nos cocardes tricolores, sous les ailes, doivent se voir difficilement.

— Vite, Kaufmann, les signaux. Le premier coup, toujours à blanc.

Mon mécanicien n'a pas attendu pour se précipiter sur le signalisateur et, à l'aide des boules et des disques rouges et blancs, du type de ceux de la marine, il télégraphie notre identité.

« Avion 307, en mission. Lieutenant Saint-Bris, commandant bord. Rien de nouveau. »

Durant le temps où les signaux montent et descendent à l'extrémité des ailes, nos axes de route se sont encore rapprochés, et c'est à l'œil nu que je vois apparaître et disparaître les signaux de la réponse du *Fleurus VII*. J'épèle.

« Bien. Passez. Bonne chance. »

A ma gauche, je vois Wassigny un peu au-dessous de moi qui fait monter ses signaux multicolores au-dessus de ses ailes. Et ce salut muet de la flottille, aux deux avions qui passent vers l'Alsace, a quelque chose de grand, d'impressionnant !

Sarrebourg, 5 heures. — Nous venons d'entrer dans la vallée de la

(1) Voir les nos 788 et 789.

Sarre. Quelques remous plus secs font vibrer l'appareil au passage de la vallée.

Et mon cœur, tout d'un coup, bat plus fort. Je viens d'apercevoir les premières troupes allemandes dans la direction de Sarrebourg! Ce sont *eux*. Des taches sombres qui se meuvent, ou qui stationnent, des bataillons, des escadrons, des batteries. De temps en temps, le luisant d'un casque ou d'un équipement qui monte jusqu'à nous.

Evidemment, je tombe sur une concentration importante de troupes. La mobilisation de la douzième division allemande s'achève. L'attaque brusquée va se déclancher cette nuit!

Mais c'est surtout du côté de la grande gare stratégique de Sarrebourg que l'animation est la plus intense. Il semble que toute la vie militaire de la région se soit concentrée là.

Les grands quais d'embarquement, longs de plusieurs kilomètres, regorgent de troupes. Les wagons s'alignent sur les multiples voies de garage. Et les trains succèdent aux trains, automatiquement, de cinq minutes en cinq minutes.

Tout l'effort de la mobilisation allemande se porte sur la ligne de la Moselle, vers Metz et Thionville, et je note rapidement sur mon calepin.

« *Sarrebourg, 5 heures.* — Rien sur Avricourt et Nancy. Gros embarquement de troupes, valeur d'une division. Direction générale des trains : Metz. »

Grâce à mes pigeons voyageurs, j'enverrai ce renseignement au général, quand j'aurai une minute de liberté.

— C'est égal, mon lieutenant, me dit Kaufmann, qui regarde de tous ses yeux, *ils* ne doivent pas *rigoler* de nous voir passer au-dessus d'eux !

Je ne sais « s'ils rigolent », mais certainement l'apparition de nos deux avions, suivis des dirigeables et d'une escadrille, va un peu troubler cette tranquille concentration. J'aperçois déjà depuis quelques instants un certain affolement. On doit tirer sur nous. Je vois la fumée bleuâtre et les éclairs des coups de fusil. Mais je ne m'inquiète pas. Je suis à 1.300 mètres et mon avion blindé est à l'abri de la balle jusqu'à 600 mètres.

Quel champ de tir merveilleux s'offre à nous! Je grille d'envie de lâcher une bombe, « histoire de voir », comme dit Kaufmann. Mais je songe que la gare de Sarrebourg n'est pas le but de ma mission, que ma mission est plus lointaine, plus dure, plus périlleuse, que mes munitions sont comptées. Et puis, vraiment, ce ne serait pas chic de couper l'herbe sous les pieds à l'escadrille d'Epinal qui suit derrière, ardente au combat.

Saare-Union. — Wassigny vient de nous quitter. Il se dirige à l'est, en suivant la voie ferrée de Strasbourg à Sarreguemines, vers le tunnel de Rosteig, qu'il doit obstruer. Je regarde l'avion s'éloigner et se perdre comme un point noir au-dessus des Vosges. On ne voit même plus les dirigeables, perdus dans le sud dans la brume légère du soir. Nous sommes maintenant seuls, Kaufmann et moi, au-dessus de l'Alsace, et pour la première fois l'impression de solitude m'envahit.

En dessous, c'est la vallée de la Saare. La rivière allonge son grand ruban d'argent et serpente entre les forêts et les prairies. Sur les routes, sur les ponts, toujours des troupes en marche, vers l'ouest, vers Metz, vers le pays lorrain.

Car depuis quelques minutes nous sommes en Alsace. Fini le plateau lorrain faiblement ondulé, parsemé de bois et de prairies ; finis les grands chaumes propices aux atterrissages. C'est maintenant la région du Hardt et des Vosges, coupée de gorges profondes, où coulent les affluents de la Moselle et du Rhin, la région des hautes sapinières où, çà et là, se découpe la trouée d'une clairière, région âpre et dure, où la panne doit être difficile à parer.

Avant de m'engager au-dessus, je consulte de l'œil les tableaux enregistreurs. Le compte-tours marque toujours 1.150— et 109 kilomètres à l'heure. Tout va bien. Il me reste une heure et demie de jour et je dois faire sauter avant la nuit, les voies ferrées de Bitche, de Hombourg et de Landau.

Bitche, 5 h. 40 — Depuis quelques instants, nous suivons la vallée sinueuse du Buttener-Bach, le petit ruisseau qui conduit au pied de la voie ferrée de Haguenau à Bitche. C'est la première voie ferrée désignée à mes coups. Mais comme elle n'est qu'à une voie, elle a un peu moins d'importance que les autres et le général m'a laissé la latitude de la négliger au passage. Cependant, avant de me lancer sur Hombourg et le Palatinat, je voudrais bien *me faire la main* sur elle.

C'est la première fois que j'expérimente les méthodes de destruction enseignées à notre école normale de tir aérien du camp d'Avor, et je suis un peu perplexe. Que faire ?

En général, nos tirs de destruction s'exécutent entre 1.000 mètres et 1.200 mètres, sur des objectifs de 50 à 100 mètres, représentant la surface d'un hangar ou d'un dirigeable. Quand nous voulons réduire le but, tout en gardant la même précision de tir, il faut descendre plus bas : à 400 mètres, sur des cibles de 5 à 10 mètres, nous obtenons des résultats impressionnants de 90 pour cent. Mais la méthode est périlleuse..

Cependant, j'ai bien envie de l'essayer.

La voie ferrée de Bitche n'a qu'une voie unique, à peine 5 mètres de large avec le remblai. C'est un bien petit objectif, et pour exécuter une destruction « soignée », il faut descendre à 300 mètres et longer pendant 500 mètres les rails et lâcher automatiquement de 10 mètres en 10 mètres les obus !

Le terrain semble d'ailleurs s'y prêter merveilleusement. Je viens de dépasser la petite station de Lemberg, cachée sous les hautes sapinières; et au-dessous de moi, la voie ferrée déserte, serpente à travers les forêts de Hohe-Kopf et du Grün-Berg.

Il ne doit y avoir aucunes troupes dans les bois. Je vais tenter le coup. Ce sera rapidement fait. Le tout est de bien placer le premier obus de repérage...

Je descends sur le Hohe-Kopf en spirales serrées, moteur au ralenti. Je viens de repérer un emplacement favorable.

800 mètres, 600 mètres, à l'altimètre... La terre se rapproche à grande vitesse. Les détails de vol commencent à apparaître...

— Kaufmann 10 bombes de 12 dans la chambre de sortie. Fusée percutante pour toutes... Premier obus, obus d'essai... Axe de tir. Voie ferrée Sud-Nord !

Me voici à 300 mètres. J'ai étranglé les gaz autant que possible. Je vole à l'extrême limite du ralenti et du cabrage pour atteindre la vitesse minima de 70 kilomètres à l'heure.

Dans le viseur, les deux rails géométriquement alignés apparaissent entre les deux repères rouges des prismes. C'est parfait, je suis dans l'axe. « Feu ! »

Le déclancheur fait entendre son bruit sec et l'obus, en ronflant, s'échappe.

Avec impatience, je le regarde filer au sol. De lui va dépendre tout le réglage de mon tir.

Dans une gerbe de flammes et de terres éventrées, l'obus vient d'exploser sur le bord droit du talus. La voie n'est pas atteinte. J'ai fait une erreur de 3 mètres à droite. Je commande à Kaufmann :

— Rectifiez 1/10 à gauche.

Je fais demi-tour. Je contourne le trou béant de l'obus, pour revenir passer à mon premier point de départ. Les yeux fixés sur le prisme du viseur, je vois le sol qui défile rapidement entre les repères. Ah ! voici à nouveau les rails qui brillent dans l'axe de tir !

C'est le moment précis. Je me prépare à déclancher ma série de 10.

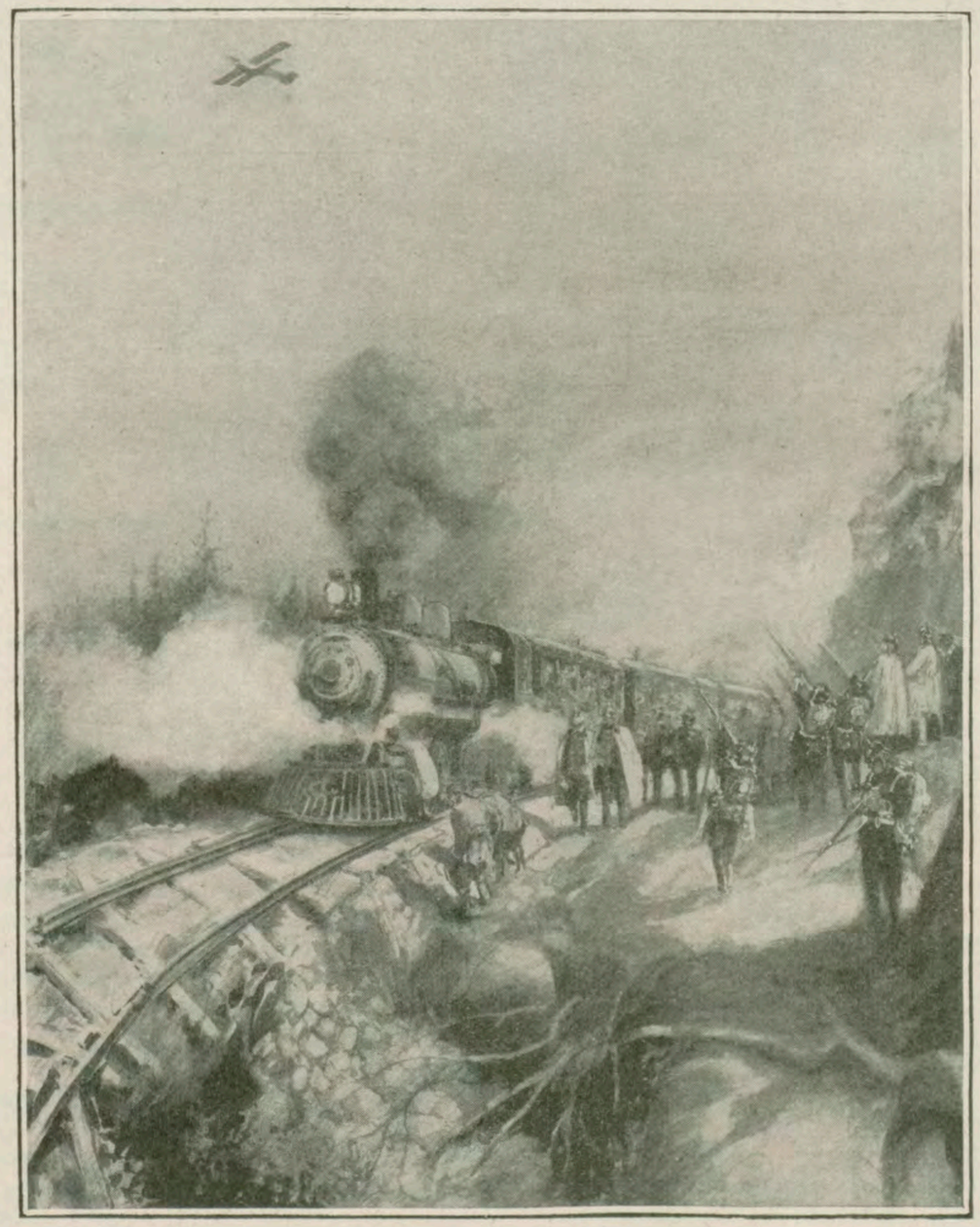
— Mon lieutenant, mon lieutenant, crie Kaufmann à mon oreille, un train à 600 mètres devant nous !

Je regarde instinctivement. Un train que je n'avais pas vu venir, caché dans une des courbes de la voie, vient de stopper au bruit de l'explosion. Des soldats en sont descendus et s'apprêtent à nous fusiller du haut des talus !

Un quart de seconde d'hésitation ! Que faire ? Foncer dessus ou grimper ?

Et rageur, d'un geste sec, je ramène tous les gaz. Je tire brutalement et à fond sur mon levier d'équilibreur. Sous la poussée de l'essence, l'avion bondit en frémissant et se cabre. Instinctivement, Kaufmann et moi avons rentré nos têtes dans le capot blindé.

La vision, la décision et l'action ont duré à peine deux ou trois secondes.

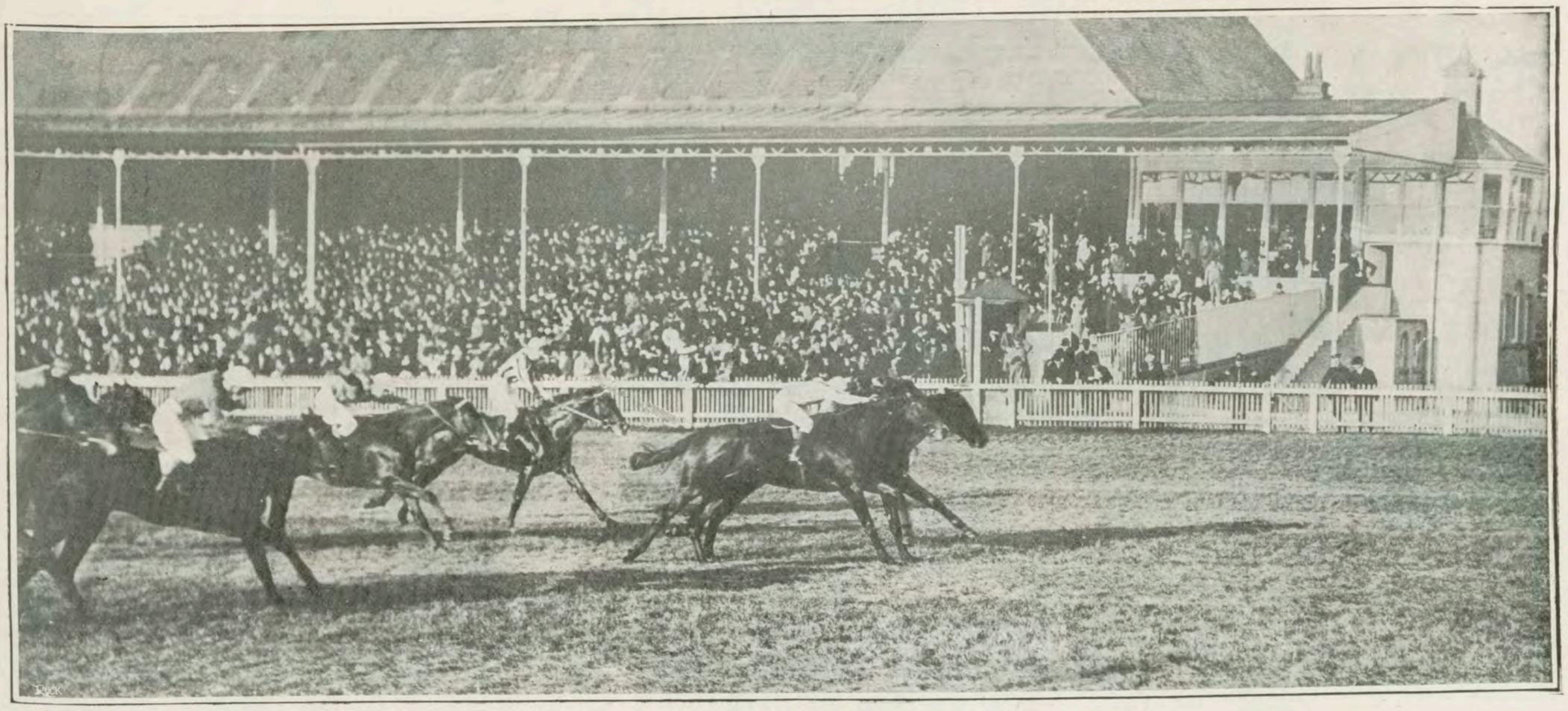


Un train vient de stopper au bruit de l'explosion. Des soldats en sont descendus et s'apprêtent à nous fusiller du haut du talus!.....

(Illustrations de Némecek.)

(A suivre.)

MARC GOUVIEUX.



LE CAMBRIDGESHIRE STAKES HANDICAP (12.500 francs, 1.800 mètres).

Drinmore, Fairy King et Bugler perdaient du terrain au départ. A deux cents mètres du poteau d'arrivée, Cantilever venait progressivement, rejoignait Cheerful le leader, et le battait d'une tête après une lutte très vive. Santair finissait troisième.

LE CAMBRIDGESHIRE

PAR RENÉ RIONDET

Les candidats qui ont représenté l'élevage français dans les deux fameux handicaps de Newmarket n'ont pas été très heureux. Il faut reconnaître d'ailleurs que leurs prétentions étaient peut-être exagérées, car ils sont loin d'occuper, en France, de par leurs performances, une situation prééminente.

Toujours est-il que Mistinguett et Farakabad se sont fait battre sur les 3.600 mètres du Cesarewitch, le 15 octobre dernier ; et que, quatorze jours après, sur les 1.800 mètres du Cambridgeshire, Bonbon Rose et Bugler n'ont pas réussi à prendre une place.

Cependant, en ce qui concerne ces deux derniers, il est bon de faire quelques réserves.

Bugler qui, entre parenthèses, a fini dernier dans l'épreuve en question, n'est français qu'à moitié. En effet, sa mère, Musette, est née aux Etats-Unis où elle a été saillie, en 1908, par l'ancien cheval de M. Edmond Blanc, Adam, qui avait été exporté là-bas comme étalon ; elle a été alors amenée en France où elle a mis au monde, en 1909, Bugler.

Quant à Bonbon Rose, qui, lui, se rattache à une souche française depuis deux générations, il a essuyé un échec très honorable. Nous avons pu constater, d'après sa course dans le Prix du Conseil Municipal, qu'il semblait marquer une velléité de retour à sa bonne forme de l'année précédente. La performance qu'il a fournie à Newmarket vient à l'appui de cette impression : durant tout le parcours, il a figuré près des premiers ; il se trouvait à la même place au moment du passage devant le poteau, puisqu'il a terminé cinquième dans un lot de dix-huit partants.

Nous voilà loin cependant des prouesses accomplies dans le temps passé par certains de nos représentants. Mais, si nous jetons un coup d'œil rapide sur la liste de ces derniers, nous pourrons nous rendre compte qu'elle contient plus d'une fois le nom de valeureux performers.

Notre première inscription au palmarès du Cambridgeshire est le fait de Mademoiselle de Chantilly, qui, à l'âge de six ans, s'est placée seconde à une tête, avec 50 kil. 3/4, dans l'épreuve gagnée en 1860 par Wheatherbound.

Ce modeste succès n'était pour le propriétaire, le comte F. de Lagrange, que le signe avant-coureur du triomphe plus complet qu'il devait remporter l'année suivante, en s'adjugeant les deux premières places avec Palestro et Gabrielle d'Estrées, tous deux âgés de trois ans et portant, celui-là 45 kil. 1/4, celle-ci 41 kil. 1/4.

Le vainqueur, Palestro, avait été acheté à l'âge d'un an pour 420 francs par M. A. Aumont, qui l'avait ensuite cédé, à la suite d'un arrangement, au comte de Lagrange.

Quant à Gabrielle d'Estrées, elle avait enlevé le trophée du Prix du Jockey Club ; elle devait continuer à affirmer sa qualité et sa résistance jusqu'à l'âge de six ans. Malheureusement, sa carrière de poulinière fut prématurément interrompue, car, en 1867, alors qu'elle revenait d'Angleterre, où elle avait été envoyée à la saillie de Gladiateur, une affreuse traversée provoqua chez elle un mal de mer si violent qu'elle tomba malade et ne put s'en relever.

En 1869, Cerdagne, à M. L. Delâtre, occupa la seconde place dans le Cambridgeshire de Westminster.

En 1872, ce fut au tour de Finisterre, la jument du major Fridolin, de se trouver au même rang derrière Playfair.

Nous arrivons alors à notre série de cinq victoires, espacées sur près d'une vingtaine d'années et toutes acquises par des chevaux de trois ans.

Ce sont : en 1873, celle de Montargis, au comte de Juigné, avec 50 kil. 1/4 ; en 1874, celle de Peut-Être, à M. P. Aumont, avec 42 kil. 3/4 ; en 1877, celle de Jongleur, au comte de Juigné, avec 52 kil. 1/2.

Ce Jongleur était un excellent cheval qui s'était adjugé le prix du Jockey-Club et le Royal Oak ; il devait malheureusement mourir du tétanos l'année suivante, disparaissant ainsi avant d'avoir pu aller au haras.

En 1877, derrière Jongleur, Gladia, à M. de Beauregard, prit la troisième place avec 41 kil. 3/4.

Nous atteignons ensuite, en 1885, la fameuse héroïne, la pouliche de MM. H. Boisy et Thomas Carter, Plaisanterie, qui, après avoir triomphé dans le Cesarewitch avec 48 kilos, remporta, à quinze jours d'intervalle, le Cambridgeshire avec 56 kilos 1/4.

Sa performance constitue une prouesse remarquable ; depuis la fondation des deux grands handicaps, en 1839, seul trois cracks ont pu accomplir le double event : le quatre ans Rosebery en 1876, le trois ans Foxhall en 1881 et Plaisanterie. En outre, sur la liste des soixante-quinze vainqueurs du Cambridgeshire, seule Florence, en 1884, a porté avec 57 1/2 un poids plus élevé que celui de notre célèbre jument.

Pour clore notre liste de succès, nous trouvons en 1890 une pouliche de trois ans à M. Ephrussi, Alicante, qui a gagné le Cambridgeshire avec 50 kilos après être arrivée seconde dans le Cesarewitch avec 46 kil. 3/4.

Nous devons cependant signaler, depuis cette époque, quelques insuccès particulièrement honorables : en 1894, celui de Callistrate, qui, à quatre ans, se place troisième avec 55 kil. 3/4, après avoir fini second, derrière Childwick, dans le Cesarewitch avec 56 kil. 3/4 ; en 1900, celui de Codoman (trois ans), second avec 55 kil. 1/4 ; en 1902 et en 1904, ceux de Nabot, troisième à trois ans avec 44 kil. 1/2 et à cinq ans avec 53 kil. 1/2 ; enfin en 1912, celui de la Bohême II, seconde avec 48 kil. 1/2 derrière Adam Bede.

Pour terminer par une courte allusion à l'épreuve de cette année, rappelons que, continuant la série de la saison, la victoire est échue à un outsider à 33 contre un, Cantilever. Ce trois ans venait pourtant de se comporter d'une façon très satisfaisante : après avoir été retardé par une boiterie persistante, il avait trouvé sa forme récemment, remportant les Doncaster Stakes, les Triennal Produce Stakes et les Jockey-Club Stakes, dans lesquels il battait Tracery, à 29 livres, il est vrai.

Sa dernière performance était une défaite dans les Duke of York Stakes ; mais l'état tout à fait spécial du terrain constituait pour ce jour-là une excuse suffisante. Et le cheval aurait été très soutenu dans le marché, s'il n'avait été malade ; il l'était même au point que, jusqu'au dernier moment, son départ fut plus que douteux.

On raconte que son propriétaire fit appeler un vétérinaire le matin de la course, le priant de se prononcer sur le point de savoir s'il serait imprudent de faire courir Cantilever. Après examen, le vétérinaire répondit affirmativement, ajoutant que l'animal avait de la fièvre. Encore indécis, le propriétaire voulut s'en remettre à la chance ; il décida qu'il ferait partir le cheval si celui-ci ne toussait pas pendant toute la durée de sa visite.

Cantilever ne broncha pas ; et c'est ainsi qu'il put remporter le Cambridgeshire. Curieuse illustration de la glorieuse incertitude du turf.

René Riondet.

VOULEZ-VOUS GAGNER UN TORPÉDO ?

Prenez part, sans tarder, à notre Grand Concours du Champion, doté de 20.000 francs de prix. Voir dans notre numéro du 25 octobre le règlement complet.

Le troisième bon de ce concours se trouve dans le présent numéro, à la page IV des feuilles de garde.

Rappelons que tous nos lecteurs peuvent participer à notre Grand Concours dont le premier prix consiste en un torpédo 10 chevaux Doriot-Flandrin-Parant.

La fin de la saison de plat.

Le Prix Eclipse à Maisons.

LONGCHAMP fermé, cela veut dire que la saison de plat touche à son terme. Pour les sujets de classe, elle est même en réalité terminée.

Le Critérium de Saint-Cloud et le Prix Eclipse qui s'est couru le dernier jour d'octobre à Maisons sont les dernières courses qui aient chance d'attirer des deux ans d'un certain ordre. Il n'y avait rien d'ailleurs, dans le Critérium de Saint-Cloud, qui dépassât l'honnête moyenne. Avant la course, on pensait que le meilleur, était Dacier qui avait fini à une tête de Frileux III à poids égal, et devant lui, grâce à un avantage de huit livres. Il avait été battu facilement par Oreste II, mais cette défaite avait rehaussé le prestige de son adversaire, sans diminuer sensiblement le sien. En fait, à Saint-Cloud, Dacier a subi un nouvel échec. Régents Park, avec un léger avantage de poids l'a battu de trois longueurs, à peu près aussi facilement que l'avait fait Oreste II.

On désirait revoir le poulain de M. des Forts. On l'a revu le vendredi suivant sur les 1.600 mètres du Prix Eclipse, où il avait douze livres à rendre à ses adversaires, notamment à Sloughi. C'est une tâche très dure, tout particulièrement dure sur la ligne droite de Maisons-Laffitte. Depuis que ce Prix Eclipse se court sur cette distance, c'est-à-dire depuis une demi-douzaine d'années, il a été gagné à plusieurs reprises par de très bons chevaux, mais une seule fois par un poulain pénalisé : Alcantara II, qui portait 56 kilos. Sans le Sou, l'an dernier, l'a gagné avec 52, le poids de Sloughi, et Ossian en 1908 avec 50. Il eût fallu, sans doute, pour mener une pareille tâche à bien, un poulain de tout premier ordre, Oreste II y a échoué. Il a échoué non seulement contre Sloughi, mais aussi contre Allumeur, qui n'avait montré jusqu'ici qu'un mérite relatif.

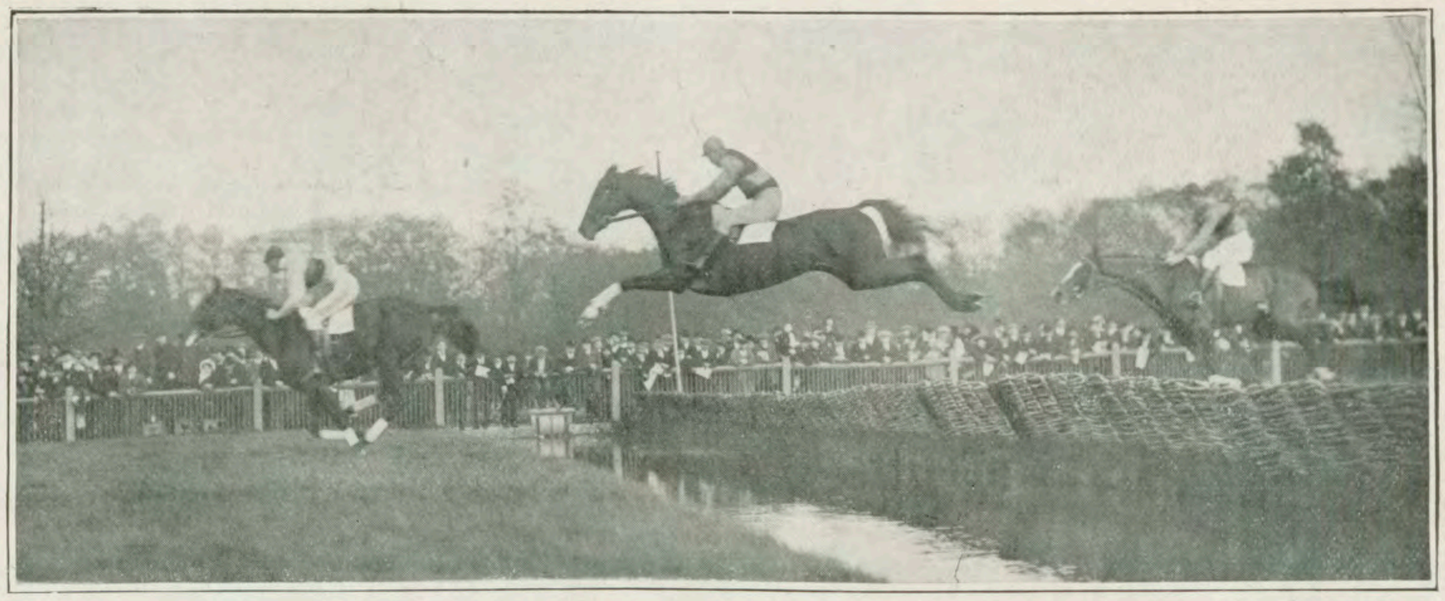
Dans la première course gagnée par Oreste II, à Longchamp, Allumeur était quatrième à quatre ou cinq longueurs du poulain de M. Des Forts. Entre eux s'intercalaient Maître et Seigneur, Ambre II qui, tous les deux, comme Allumeur, rendaient dix livres au gagnant. Les deux performances peuvent parfaitement s'accorder. La conclusion à tirer de ce rapprochement, c'est qu'Oreste II est un bon cheval, mais non pas le crack un instant entrevu — actuellement du moins. Pour l'avenir, tout est possible. On ne peut dire ce qu'il lui réserve ni ce qu'il réserve à Sloughi, sur lequel son écurie avait à ses débuts fondé les plus hautes espérances. Il le réalisera peut-être. C'est un cheval difficile, dont le caractère a souvent peut-être paralysé les moyens. Après quelques courses qui, sans répondre entièrement à l'attente de l'entourage, étaient cependant fort honorables, il a remporté sur Spirt qui a gagné depuis d'une façon extraordinairement facile et plaisante. Il n'y a pas contradiction positive entre cette victoire, et les échecs qu'il a subis antérieurement, dans des lots beaucoup plus relevés, mais on a eu pourtant l'impression qu'on avait affaire ce jour-là à un tout autre cheval. On l'avait ce jour-là, pour la première fois, muni d'œillères, et il est possible que, grâce à cet artifice, il se soit livré cette fois d'une toute autre façon. Le Prix Eclipse qui devait nous renseigner d'une façon plus précise, et établir plus solidement son mérite, ne nous a, en fait, rien appris de nouveau. Allumeur, qui a pris la seconde place derrière lui, n'est pas un garant suffisant. D'autres que lui, Maître et Seigneur et Ambre II par exemple, ont battu à poids égal Allumeur. Sa victoire a été très facile, c'est vrai ; elle ne peut le diminuer, mais elle ne le grandit pas non plus. Sa carrière de deux ans s'achève sur un point d'interrogation.

Longchamp fermé, Auteuil a pris sa place. Il nous faut dire un mot du steeple-chasing qui va bientôt régner seul, et qui, en attendant, est entré dans une période de pleine activité.

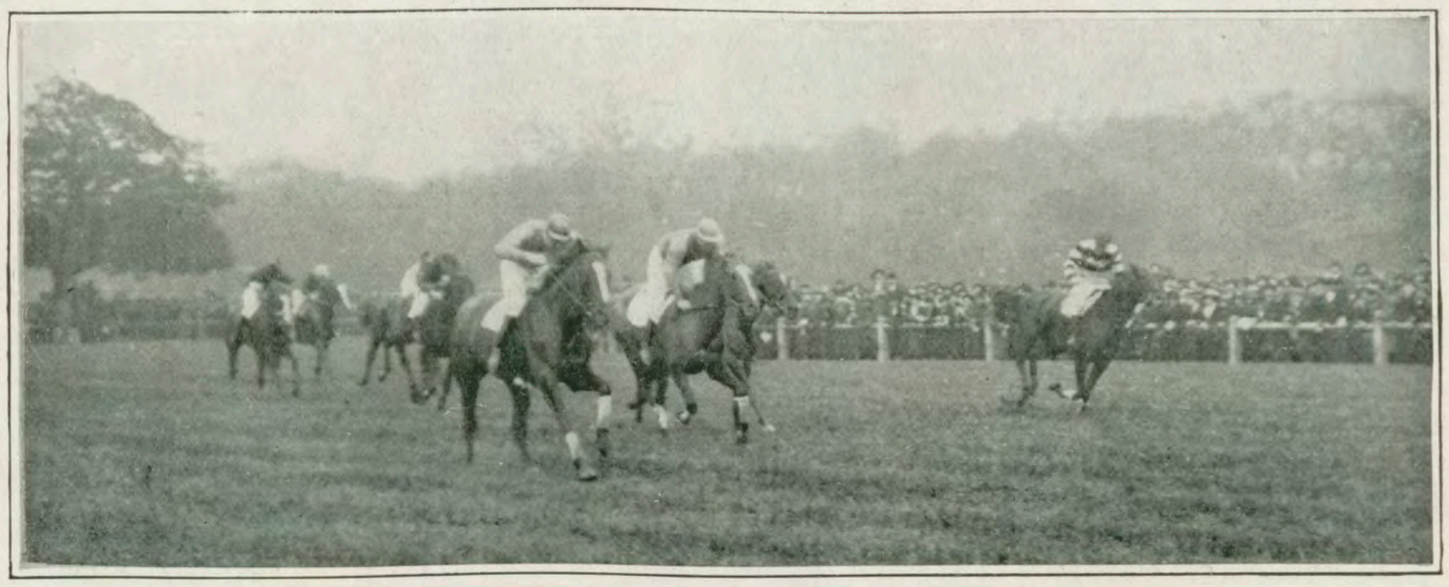
Nous avons eu comme première manifestation importante le Prix Finot et le Prix Aston-Blount. J'omets à dessein le Prix Congress, qui ouvrit la saison et qui est déjà bien lointain. Le Prix Finot fut couru samedi. Il a été gagné par Champoreau, un fils de Champaubert, comme Galafron, et qui avait, comme lui, montré en plat une qualité assez sérieuse. Sa classe et l'aptitude dont il a fait preuve laissent entrevoir pour lui un avenir fort brillant. Non pas qu'il ait rien fait encore de bien extraordinaire.

Il recevait treize livres de Valise de Voyage et il a eu besoin, pour la battre, de cet avantage. La pouliche de M. A. Veil-Picard, à s'en tenir au résultat du Prix Finot, serait meilleure que lui, et elle est elle-même notoirement inférieure à quelques-uns de ses contemporains : son compagnon Odilon, par exemple, et peut-être Le Chardon et Rayon X. Le Chardon faisait partie du lot du Prix Finot, mais il est malheureusement tombé boiteux en cours de route et n'a pu donner sa mesure. Les deux autres étaient absents, et il est à craindre qu'ils ne soient pas en meilleur état ; leur absence prolongée autorise les craintes les plus sérieuses. Rien ne dit d'ailleurs qu'il ne les vaudra pas dans quelque temps.

STUART.



LE PRIX VIRELAN (Steeple-chase 3.500 mètres 10.000 francs). — Auteuil 30 octobre. — Le huit.
Etrurie, Oncle Lou et Perdigail sont partis en tête. Au huit, Etrurie menait devant Perdigail. Au bull finch, Perdigail prenait l'avantage pour battre facilement Oncle Lou.



LE PRIX FINOT (haies 2.800 mètres, 20.000 francs). — Auteuil 1er novembre. — L'arrivée.
Gamain, Soir de Pâques, Radis Rouge et Chevêche se sont élancés en tête. Valise de Voyage entrait première dans la ligne droite, mais, sur le plat, Champoreau l'attaquait et la battait facilement.

LE PRIX DU GÉNÉRAL DE BIRÉ (Military, 4.000 mètres). — Auteuil 1er novembre. — Le huit
Red Lock, à M. de La Mortière, a mené le train de bout en bout, et a très nettement conservé l'avantage sur Aigretto quand celui-ci est venu l'attaquer sur le plat. Grandvilliers finissait troisième.

LE PRIX ASTON-BLOUNT (haies, handicap 4.000 mètres, 25.000 francs). — Auteuil 2 novembre.
Urbino a mené d'abord, devant Saint-Potin, Corton II et Pierre Corneille. Dans la ligne droite, Saint-Potin et Ex-Abrupto étaient ensemble. Ex-Abrupto s'attribuait la victoire par une longueur.

Le Gérant : Charles GUYOT

Imp. de la *Vie au Grand Air*. — Imp. de Vaugirard, H.-L. MOTTI, dir., 12-13, Impasse Ronsin, Paris.